VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 7)**

z dnia 22 lutego 2016 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 7)

22 lutego 2016 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Gdyni pod przewodnictwem poseł **Doroty Arciszewskiej-Mielewczyk (PiS)**, przewodniczącej Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat sytuacji stoczni wschodniego wybrzeża,

– informację na temat działalności portów wschodniego wybrzeża (modernizacja infra- i suprastruktury),

– informację na temat budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marek Gróbarczyk** minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej, **Paweł Brzezicki** podsekretarz stanu w MGMiŻŚ wraz ze współpracownikami, **Kazimierz Smoliński** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa, **Tomasz Emiljan** dyrektor Departamentu Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami **Dariusz Drelich** wojewoda pomorski wraz ze współpracownikami, **Artur Chojecki** wojewoda warmińsko-mazurski wraz ze współpracownikami, **Wojciech Szczurek** prezydent Gdyni wraz ze współpracownikami, **Witold Wróblewski** prezydent Elbląga, **Małgorzata Wrońska** burmistrz Miasta i Gminy Frombork, **Michał Pasieczny** burmistrz Rumi, **Adam Mikołajczyk** dyrektor Departamentu Rozwoju Gospodarczego Urzędu Marszałkowskiego Województwa Pomorskiego, dr hab. inż. **Marek Dzida** prorektor do spraw kształcenia Politechniki Gdańskiej, prof. dr hab. inż. **Janusz Mindykowski** prorektor do spraw kształcenia Akademii Morskiej w Gdyni, **Tadeusz Hatalski** dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni wraz ze współpracownikami, **Marian Kidaj** dyrektor Urzędu Żeglugi Śródlądowej w Gdańsku, **Stanisław Szultka** dyrektor do spraw przedsiębiorczości Instytutu Badań nad Gospodarką Rynkową, **Aleksandra Jankowska** prezes Pomorskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej wraz ze współpracownikami, **Stanisław Otremba** dyrektor Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Gdańsku, **Roman Woźniak** prezes zarządu Polskich Linii Oceanicznych, **Dorota Raben** prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. wraz ze współpracownikami, **Jarosław Łasiński** prezes zarządu Stoczni Gdańsk S.A. wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Juchniewicz** prezes zarządu Stoczni Remontowej NAUTA S.A., **Jarosław Flont** prezes zarządu Gdańskiej Stoczni „Remontowa" im. Józefa Piłsudskiego S.A., **Ewa Kruchelska** prezes zarządu Crist S.A., **Piotr Soyka** prezes zarządu Remontowa Holding S.A., **Ryszard Matyka** prezes zarządu Vistal Gdynia S.A., **Grzegorz Dyrmo** sekretarz zarządu Remontowa Lighting Technologies S.A., **Arkadiusz Zgliński** dyrektor zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o., **Krzysztof Szymborski** prezes zarządu BCT Bałtyckiego Terminala Kontenerowego sp. z o.o., **Radosław Głodowski** kierownik Ośrodka Hydromechaniki Okrętu CTO S.A., **Andrzej Rodziewicz** doradca zarządu MS Towarzystwa Funduszy Inwestycyjnych S.A. wraz ze współpracownikami, **Alan Arent** dyrektor działów Actia Conferences i Public Relations Actia Forum Sp. z o.o., **Marek Tarczyński** przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki, **Jerzy Lewandowski** sekretarz generalny Krajowej Izby Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Karnabal** dyrektor Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego, **Bogdan Sedler** prezes Fundacji Naukowo-Technicznej „Gdańsk", **Mariusz Witoński** prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej, **Andrzej Wojtkiewicz** prezes Związku Pracodawców Forum Okrętowe, **Leszek Górecki** honorowy prezes Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej wraz ze współpracownikami, **Adam Stróżyk** przewodniczący Stowarzyszenia Starszych Mechaników Morskich, **Adam Liszczewski** przewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej wraz ze współpracownikami, **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność", **Krzysztof Dośla** przewodniczący Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność", **Mirosław Piórek** prze-

wodniczący Krajowej Sekcji Przemysłu Okrętowego NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Aleksander Kozicki** przewodniczący Rady Oddziału Gdynia NSZZ „Solidarność”, **Edward Fortuna i Zenon Wiszowaty** wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” wraz ze współpracownikami, **Henryk Piątkowski** wiceprzewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Bolesław Zasada** wiceprzewodniczący Federacji Związków Zawodowych Marynarzy i Rybaków, **Wiesław Wodyk** wiceprzewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność” Zarządu Portu Gdynia, **Andrzej Tylski** członek Krajowej Rady Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, **Marek Grzybowski** prezes zarządu Polskiego Klastra Morskiego, **Andrzej Podlasiński** prezes zarządu Zachodniopomorskiego Klastra Morskiego, **Sławomir Niecko** wiceprzewodniczący Rady Klastra Logistyczno-Transportowego Północ-Południe wraz ze współpracownikami, **Jacek Klimczak** przewodniczący Rady Interesantów Portu Gdańsk, **Henryk Ogryczak** pełnomocnik zarządu do spraw gospodarki morskiej „Pracodawców Pomorza” wraz ze współpracownikami, **Marian Głowicki** doradca w Gdańskim Parku Naukowo-Technologicznym, **Zbigniew Jaś** właściciel kancelarii radcy prawnego Zbigniew Jaś, **Ryszard Stopa** właściciel kancelarii radcy prawnego Ryszard Stopa, **Maciej Ludwicki** przedstawiciel Terenowego Zespołu Rzeczoznawców w Gdańsku Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych oraz senator **Jerzy Wcisła**.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Grażyna Kućmierowska, Jolanta Ostrowska** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Tadeusz Hatalski:

Witam serdecznie wszystkich państwa, tak licznie tutaj zgromadzonych.

Pozwolicie państwo, że się przedstawię: Tadeusz Hatalski, kapitan żeglugi wielkiej, dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni.

Serdecznie wszystkich witam.

Przede wszystkim witam pana Marka Gróbarczyka, ministra gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej.

Witam panią poseł Dorotę Arciszewską, przewodniczącą Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Witam wszystkich posłów członków Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Serdecznie witam również panów wiceministrów, pana Pawła Brzezickiego, podsekretarza stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz pana Kazimierza Smolińskiego, sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa.

Chciałbym także serdecznie przywitać wszystkich przedstawicieli administracji rządowej, na czele z szefem gabinetu politycznego ministra, panem Grzegorzem Witkowskim (pan Grzegorz Witkowski skromnie stoi z boku).

Serdecznie witam przedstawicieli terenowej administracji rządowej, pana Dariusza Drelicha, wojewodę pomorskiego a także pana Artura Chojeckiego, wojewodę warmińsko-mazurskiego.

Licznie obecni są również przedstawiciele samorządu terytorialnego. Serdecznie witam pana Wojciecha Szczurka, prezydenta miasta Gdynia, witam pana Witolda Wróblewskiego, prezydenta miasta Elbląg a także wszystkich przedstawicieli samorządu i sejmiku wojewódzkiego.

Licznie reprezentowani są również przedstawiciele portów, Morskiego Portu Gdynia, Morskiego Portu Gdańsk, Portu Morskiego Elbląg. Serdecznie witam panów prezesów i wiceprezesów.

Obecni są również przedstawiciele stoczni – serdecznie witam pana Piotra Soykę, prezesa zarządu Remontowa Holding S.A., stoczni, która w pewnym sensie jest pozytywnym symbolem przemian ostatnich dwudziestu pięciu lat.

Serdecznie witam przedstawicieli armatorów, Chińsko-Polskiego Towarzystwa Okrętowego oraz Polskich Linii Oceanicznych.

Obecni są też reprezentanci naszych uczelni, Akademii Morskiej w Gdyni i Politechniki Gdańskiej. Serdecznie witam panów prorektorów.

Równie licznie reprezentowane są przedsiębiorstwa, organizacje gospodarcze i stowarzyszenia z Pomorza. Serdecznie witam wszystkich przedstawicieli.

Chciałbym również przywitać pana Krzysztofa Doślę, przewodniczącego Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” oraz licznych przedstawicieli „Solidarności” a także innych związków zawodowych.

Proszę państwa, kończąc powitanie chciałbym podzielić się z państwem króciutką refleksją.

W III RP gospodarka morska nie była kochanym dzieckiem transformacji, która odbywała się po roku 1989. Można powiedzieć, że była pasierbem transformacji a Polska odwróciła się do morza plecami, co było niezrozumiałe tym bardziej, że w tym samym czasie inne państwa europejskie wspierały swoją gospodarkę morską zarówno właściwymi regulacjami prawnymi, jak i odpowiednimi instrumentami ekonomicznymi. Tak liczna obecność państwa tutaj świadczy o tym, że taki czas przyszedł i do nas. Wszyscy mamy świadomość konieczności przeprowadzenia zmian.

Myślę, że wyrażę przekonanie wszystkich państwa, że dobra zmiana, którą obecny rząd stara się przeprowadzić, będzie dotyczyła również gospodarki morskiej.

Proszę panią Dorotę Arciszewską-Mielewczyk o poprowadzenie obrad.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Szanowni państwo, bardzo się cieszę, że przyjęliście państwo nasze zaproszenie. Obecny wyjazd Komisji jest jednym z elementów naszego programu pracy na pierwsze półrocze tego roku. Porty, stocznie, przekop Mierzei Wiślanej, dostęp do portów od strony lądu dzisiaj są to dla nas sprawy priorytetowe.

Program przewiduje trzy części.

Pierwsza część to prezentacja przez pana ministra Pawła Brzezickiego spraw dotyczących stoczni.

Druga część to wypowiedź pana ministra, prezentacja dotycząca portów.

Będziemy również rozmawiać, będzie przedstawiona informacja na temat działalności spółek portfelowych MARS FIZ na Pomorzu Wschodnim. Będzie też informacja na temat budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Oczywiście, wszystko to będzie związane z wypowiedziami posłów i zaproszonych gości, bowiem państwa komentarz jest dla nas kluczowy i najważniejszy.

Cieszę się, że posiedzenie wyjazdowe może odbywać się w Gdyni.

Zanim przywitam naszych gości uzupełniając prezentację, najpierw chciałabym państwu przedstawić naszych posłów. Jest to mała komisja. Nie wiem, czy wszyscy państwo mieliście okazję zapoznać się z członkami naszej Komisji.

Pan wiceprzewodniczący Tadeusz Aziewicz, niestety, pan Jerzy Borowczak ma grypę, ale pozdrawia państwa serdecznie. Jest on członkiem Komisji.

Pan marszałek Joachim Brudziński też miał inne obowiązki.

Pan Michał Cieślak (Prawo i Sprawiedliwość), pan Marcin Horała (Prawo i Sprawiedliwość), Gdynia. Nie ma z nami pani Izabeli Kloc, ale również jest członkiem Komisji z Prawa i Sprawiedliwości.

Pan Andrzej Kobylarz (Kukiz15), pan Kazimierz Kotowski (Polskie Stronnictwo Ludowe).

Nie ma naszego kolegi…

Pan Stanisław Lamczyk (Platforma Obywatelska), pan Krzysztof Lipiec (Prawo i Sprawiedliwość) – nie ma, pan Arkadiusz Marchewka z Platformy Obywatelskiej, pan Piotr Misiło z Nowoczesnej, pan Sławomir Nitras z Platformy Obywatelskiej, pan Artur Szałabawka z Prawa i Sprawiedliwości jest chory, pan Jerzy Wilk (Prawo i Sprawiedliwość) – Elbląg. pan Krzysztof Zaremba, Szczecin, wiceprzewodniczący.

Pan dyrektor przywitał niektórych z państwa. Po to, żeby dopełnić obowiązku, ale też po to, żeby państwo nie czuli się urażeni – pamiętam o wszystkich i jeszcze raz dziękuję, że tak wiele osób przyjechało – chciałabym z imienia i nazwiska powitać panią Małgorzatę Chmiel, jeżeli jest. Jest ona posłem na Sejm, ale nie ma jej dzisiaj.

Będę czytać alfabetycznie, gdyż chciałabym, żeby stało się zadość przywitaniu z imienia i nazwiska, bez wymieniania instytucji, ponieważ się znamy. Czopek Krzysztof, Dośla Krzysztof, Dzida Marek, Emiljan Tomasz, Fortuna Edward, Jakub Gibek, Radosław

Głodowski, Marek Grzybowski, Andrzej Jamry, Aleksandra Jankowska, Janusz Jarosiński, Piotr Jasina, Zbigniew Jaś, Krzysztof Juchniewicz, Andrzej Karnabal, Marian Kidaj, Jacek Klimczak, Andrzej Kościk, Aleksander Kozicki, Ewa Kruchelska, Katarzyna Krzywda, Adam Lesiński, Jerzy Lewandowski, Andrzej Liss, Adam Liszczewski, Jan Łabas, Jarosław Łasiński, Jacek Łęski, Andrzej Marszk, Radomir Matczak, Ryszard Matyka, Jerzy Melaniuk, Krzysztof Michnal, Adam Mikołajczyk, Janusz Mindykowski, Janusz Nowaczkiewicz, Henryk Ogryczak, Stanisław Otremba, Henryk Piątkowski, Mirosław Piórek, Andrzej Podlasiński, Dorota Raben, Piotr Ratkowski, Teresa Sawicka, Bogdan Sedler, Roman Smulski, witany już dzisiaj Piotr Soyka, Anna Stelmaszyk-Świerczyńska, Maja Studzińska, Sławomir Szultka, Walery Tankiewicz, Marek Tarczyński, Grzegorz Urban, Zenon Wiszowaty, Grzegorz Witkowski, Mariusz Witoński, Roman Woźniak, Wiktor Wójcik, Bolesław Zasada, Arkadiusz Zgliński, Olga Zielińska, Krzysztof Żmuda, Jarosław Flont (prezes Gdańskiej Stoczni „Remontowa").

Szanowni państwo, witam państwa bardzo serdecznie jako reprezentację stoczni, krajowej izby, związków, portów, ministerstw, organizacji społecznych, Najwyższej Izby Kontroli.

Proponuję przejść do realizacji programu posiedzenia Komisji. Jeżeli będą jakieś błędy i uchybienia, prośby, groźby i zażalenia proszę kierować do mnie. Po raz pierwszy jestem przewodniczącą nowej komisji, proszę więc o wybaczenie.

Jest chyba jeszcze pani Małgorzata Wrońska, burmistrz Miasta i Gminy Frombork, również serdecznie witamy.

Szanowni państwo, proponuję przejść do pierwszego punktu porządku posiedzenia a mianowicie informacji na temat sytuacji portów i stoczni wschodniego wybrzeża (modernizacja infrastruktury i suprastruktury) – Informację przedstawi pan minister – przepraszam, nie portów, tylko stoczni, tak jest, zaczniemy od stoczni w Gdyni i Gdańsku.

Przepraszam, zagalopowałam się.

Problemy i perspektywy rozwoju. Po prezentacji będzie czas na wypowiedzi posłów, jak również zaproszonych gości. Przewidujemy godzinę i dwadzieścia minut, proszę mi więc wybaczyć, jeżeli będę bezwzględnie limitowała czas.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję.!

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, bardzo skrótowo chciałbym wprowadzić do tematu przemysłu stoczniowego, naszej koncepcji rozwoju branży, ponieważ dalszą prezentację przedstawi pan minister Brzezicki.

Co jest dla nas najważniejsze, co przyświecało naszej koncepcji? Z jednej strony mamy dyrektywy unijne a w zasadzie – brak dyrektyw unijnych, które specyfikują branżę morską. Raptem dwie strategie, które do tej pory zostały przygotowane, czyli Leadership 2015 (teraz jest opracowywana do roku 2020), jak też Blue Growth, wytyczają kierunki rozwoju całej gospodarki morskiej. Niestety, brak jest sztywnych regulacji jak w przypadku rozwiązań dotyczących jednolitego rynku, gospodarki, polityki rolnej bądź polityki rybackiej, co – z jednej strony – oczywiście daje pewną dowolność w działaniu i lokuje całą inicjatywę w obszarze państw członkowskich. Z drugiej strony – stwarza to też duże zagrożenie i naciski wynikające z czasem uczciwej a czasem – nieuczciwej konkurencji, ale na pewno konkurencji bardzo trudnej, jeżeli chodzi o rynek stoczniowy, z czym mieliśmy do czynienia, czego doświadczyliśmy w ostatnich latach.

Dwa wymienione programy jedynie w miękki sposób dedykują rozwiązania i przygotowują całe postępowanie w branży stoczniowej, co dla nas jest o tyle istotne, że rozwiązania, które chcemy przygotować, mają na celu zintensyfikowanie działań w obszarze przemysłu stoczniowego. Jest rzeczą oczywistą, że nierównomiernie rozwijający się przemysł stoczniowy w Polsce, jeżeli chodzi o zachodnie i wschodnie wybrzeże, musi zostać zbalansowany. Rozwiązania, które chcemy wprowadzić, mają na celu stworzenie takich samych szans, takich samych zachęt, do działalności branży, jednakże ostateczne rozwiązania tkwią przede wszystkim w rynku. To rozwiązania rynkowe będą decydowały

o powodzeniu branży. Nie jest prawdą, że sztucznie chcemy stymulować funkcjonowanie branży, ponieważ na niewiele to się zda, jeżeli chodzi o całą stronę konkurencyjności.

W świetle założeń, które przygotowuje nasz rząd, dotyczących gospodarki morskiej a, przede wszystkim, przemysłu stoczniowego związanego z bardzo dużymi inwestycjami w branżę, co zostanie przedstawione w dalszej części podczas prezentacji, naszym celem jest stworzenie w trzech obszarach, organizacyjnym, finansowym i legislacyjnym, rozwiązań, które będą wspomagać branżę. Nie jest tajemnicą, że chcemy wspomagać branżę, oczywiście – z zachowaniem konkurencyjności oraz respektowaniem prawa unijnego, ale nie może być tak, że rozwiązania, które mogą być stosowane w innych krajach, nie mogą być stosowane w Polsce. Swoje działania chcemy zintensyfikować przede wszystkim w dwóch obszarach a więc, przede wszystkim, w obszarze stworzenia rozwiązań legislacyjnych wspomagających branżę, a także w obszarze Unii Europejskiej, Komisji, żeby uzyskać notyfikację i zapewniania w sprawie realizacji programu.

Pierwsze spotkanie dzisiaj odbywa się w Gdyni. Chcemy powtórzyć cykl spotkań, przede wszystkim jeżeli chodzi o branżę stoczniową i porty, gdyż bez przemysłu stoczniowego nie ma gospodarki morskiej. Jest to dla nas priorytet, jest to główny element programu dla przemysłu przygotowanego przez pana premiera Morawieckiego. Jesteśmy ministerstwem, które będzie to realizować.

Pozwolę sobie teraz oddać głos panu ministrowi Brzezickiemu w celu przedstawienia prezentacji.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę, panie ministrze.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Paweł Brzezicki:

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, zgodnie z pani życzeniem, na dzisiejsze posiedzenie Komisji pozwoliłem sobie przygotować może niezbyt długą, niemniej prezentację, która – mam nadzieję – pokaże, w którym miejscu koniunktury światowej jest nasz przemysł stoczniowy oraz jak to wygląda globalnie.

Prezentacja dotyczy stoczni z obszaru Trójmiasta.

Bardzo proszę o przełożenie slajdu.

Szanowni państwo, tutaj mamy pokazane, jak od lat 60. rósł rynek (nie wiem, czy wszyscy państwo widzą). Mamy pokazany wzrost produkcji, rozwój produkcji stoczniowej w podziale na główne ośrodki, w których są produkowane statki. Są to Chiny, Korea Południowa, Japonia, Europa oraz inne państwa, które stanowią margines. Chciałbym, żebyście państwo zwrócili uwagę na wystrzał sinusoidy, krzywej w latach 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013 oraz spadek po roku 2014, jak również na pewną prawidłowość, która, jak myślę, zastanowi każdego ekonomistę, jeżeli chodzi o stocznie japońskie.

Proszę zobaczyć, że niezależnie od koniunktury stocznie te posuwają się bardzo równo w swojej produkcji, przy czym nie są to stocznie o najniższych kosztach pracy, ani też statki z owych stoczni nie są statkami najtańszymi. Powiedziałbym nawet, że są to statki dosyć drogie. Stocznie azjatyckie w ostatnich latach realizowały ponad 80% kontraktów na dostawę światowego tonażu, głównie jeżeli chodzi o wielkość jednostek. Być może w sztukach produkowano nie tak wiele statków, były to natomiast statki coraz większe, coraz potężniejsze. W ten sposób zrealizowano wzrost.

W 2014 roku (mamy tutaj wykres do roku 2014) światowa produkcja nieznacznie spadła, z tym że proszę zauważyć, że jeżeli chodzi o Europę, być może, nie widać tego tak dokładnie, ale niebieski kawałek słupka od roku 2011 jest coraz grubszy. A więc produkcja w Europie rośnie. Tutaj są następne obrazy, które pokazują nam, jak to wygląda na świecie oraz w Polsce, gdzie widzimy spadek dostawy nowych jednostek od roku 2007. Oczywiście ma to związek ze specustawą stoczniową.

Co nam pozostało? Co w tej chwili jest naszym *assetem*, naszą przewagą? Posiadamy majątek predysponowany do produkcji statków. Proszę zauważyć, że w momencie, kiedy upadały takie instytucje jak Stocznia Gdynia bądź Stocznia Szczecińska Nowa, miejsca produkcji statków nadal pozostały. Oczywiście, dzisiaj znajdują się one w różnym

układzie właścicielskim, w różnego rodzaju strukturach, jak też w różnej fazie upadku majątku. Niestety, z największym upadkiem mamy do czynienia w Szczecinie. Natomiast w stoczniach trójmiejskich (poza Stocznią Gdańską) majątek nie uległ deterioracji w tak wielkim stopniu. W tej chwili mamy kilka podmiotów, które są już rozpoznawalne, takich jak np., firma Crist, jak Gdańska Stocznia „Remontowa", jak Stocznia Remontowa NAUTA, a po stronie zachodniej – Morska Stocznia Remontowa Gryfia. Doświadczenie nabywamy w realizacji kontraktów. To, co jest naszą największą stratą, co utraciliśmy po roku 2007, roku 2008, to to, że produkujemy bardzo mało nowych jednostek, statków *seaworthy*, które po zejściu ze stoczni trafiają do armatora, jest natomiast bardzo duża produkcja podzespołów, części, kawałków statków, struktur, itd. Jeżeli chodzi o nowe jednostki, do produkcji których potrzebna jest wiarygodność stoczni, nie tylko technologiczna, ale również finansowa, tutaj straciliśmy najwięcej.

W roku 2007 było to trzydzieści statków (530 tys., 500 tys. ton tonażu), natomiast w roku 2014 mieliśmy osiem sztuk. Proszę tylko zwrócić uwagę na tę wielkość. Jest to ilość stali, która została zużyta, ponieważ przekłada się to bezpośrednio na ilość stali, liczbę silników, itd. Tutaj jest 530 tys. ton a tutaj – 25 600 ton, czyli dwadzieścia razy mniej. To, oczywiście, nie tak bardzo uderza w stocznie, ponieważ stocznie realizują przychód, natomiast niezwykle mocno uderza to w łańcuch dostawców. Jest to stal, są to podzespoły, jest to wyposażenie statków, itd., itd. Upadek przemysłu stoczniowego (ktoś może się kłócić, czy upadku czy nie upadku, w każdym razie zmiany w przemyśle stoczniowym) najbardziej negatywne zmiany spowodował na zapleczu stoczni, ponieważ miejsca do produkcji statków są.

Jest to portfel, który stocznie mają w tej chwili. W dzisiejszej fazie cyklu koniunkturalnego (który w zasadzie jest pikiem na dole) można powiedzieć, że podpisywanie umów na nowe statki poza statkami specjalistycznymi i statkami o wysokiej jakości wykonania, podpisywanie umów na standardowe statki z dostawą za dwa lub trzy lata może być dosyć ryzykowne.

Proszę bardzo, jest to następny wykres, który pokazuje nam produkcję naszego przemysłu w tonach kompensacyjnych. W latach 2012-2014 mamy spadek, co stanowi odwrotny trend do trendu europejskiego, ponieważ w Europie w tym czasie produkcja podniosła się. Nie chcę opisywać każdego podmiotu, nie chcę wchodzić być może w tajemnice handlowe. Nie chcę też wchodzić w to, który podmiot i w jaki sposób jest powiązany z instytucjami Skarbu Państwa. Cztery podmioty z Trójmiasta w tej chwili osiągnęły zadłużenie w zasadzie wynoszące ponad 400 000 tys. zł. To nie jest dobra sytuacja. Nie mówię, który to podmiot.

Przykłady, mówił o tym przed chwilą pan minister Gróbarczyk. Nasze projekty, które w przyszłym tygodniu zostaną przedstawione przez rząd, zakładają absolutną zgodność z dyrektywami Komisji Europejskiej. Tutaj pozwoliłem sobie pokazać kilka przykładów. Hiszpański system leasingu podatkowego (nasza propozycja będzie podobna). Hiszpanie są o tyle do przodu, że wygrali proces przed sądem europejskim, ponieważ zostali oskarżani przez konkurencję o to, że jest to niezgodne. W tej chwili produkują statki, produkcja statków u nich rośnie. Hiszpania stanowi główny element wzrostu produkcji statków w Europie. Jest to rynek hiszpański.

Są to też Niemcy, nasi sąsiedzi. Nie będę czytał tego, co państwo sami możecie przeczytać. W momencie, w którym u nas wchodziła w życie specustawa stoczniowa, budżet niemiecki udzielił swoim stoczniom dotacji w wysokości 670.000 tys. euro.

Odrębnym przykładem od przykładu polskiego jest też stocznia L'Atlantique we Francji. Prezydent Sarkozy po prostu podtrzymał istnienie, działanie owej stoczni, zwracając właśnie uwagę na straty, szkody, które mogą powstać po upadku stoczni w łańcuchu dostawców.

Tutaj są przykłady z Dalekiego Wschodu. Powiem, że w pewnym momencie przeszła nam przez głowę myśl, nad którą zaczęliśmy pracować. Jest to tzw. kredyt eksportowy. Chodzi o to, żeby sprzedać statek w pakiecie z kredytem na jego zakup, co od dawna jest już specjalizacją japońską. Chińczycy też zaczęli to robić, z tym że stosunkowo niedawno. Przykład z Korei, przykład z Chin, kolejny przykład z Chin.

Proszę dalej.

Są to przykłady z Dalekiego Wschodu. Chciałbym zwrócić państwu uwagę na pewien element, który może się pojawić w dyskusji, a mianowicie że wiele stoczni chińskich upadło. Szanowni państwo, w Chinach firm, które w nazwie mają określenie *shipbuilding*, jest kilka tysięcy, jeżeli nie więcej, natomiast rzeczywistych stoczni jest około sześćdziesięciu, siedemdziesięciu. Te stocznie nie upadły.

Znamy Jones Act, jest to przykład bezwzględnego wspierania. Po prostu żegluga kabotażowa musi być uprawiana w USA na statku, który został zbudowany w Stanach Zjednoczonych. Oczywiście, ma to swoje skutki. Statków nie produkuje się zbyt wiele ze względu na duże lobby transportu kołowego. Myślimy, że po podpisaniu umowy Europa-Stany Zjednoczone Jones Act częściowo ulegnie złagodzeniu.

Tak jak wspomniałem na początku, dzisiaj to nie jest ten dzień, w którym chcielibyśmy formalnie przedstawić założenia do ustawy stoczniowej, natomiast pewne informacje od pewnego czasu pojawiały się w prasie.

Powiem państwu tylko tyle, że w ustawie są trzy elementy – jak mówię, to nie są założenia i nie przedstawiam tego formalnie.

Pierwszy element dotyczy podatku VAT, drugi dotyczy podatku CIT, trzeci dotyczy strefy ekonomicznej a jest on współzależny od elementu dotyczącego podatku CIT. Jeżeli chodzi o podatek VAT, przynajmniej stoczniowcy wiedzą, że statki są sprzedawane, niezależnie czy polskiemu czy zagranicznemu armatorowi, bez VAT-u, natomiast stocznia w procesie produkcji finansuje budżet państwa a proces produkcji jest kilkuletni. Finansuje budżet państwa w ten sposób, że płaci, że dostawy od łańcucha dostawców otrzymuje razem z podatkiem VAT. Zwraca go sobie dopiero po dostarczeniu statku. W tym zakresie, w ustawie znajdzie się rozwiązanie formalne.

Jeżeli chodzi o podatek CIT, na życzenie stoczni, w wyniku decyzji zarządu stoczni może być on zastąpiony podatkiem ryczałtowym w wysokości 1% od sprzedanej produkcji. Jeżeli chodzi o strefę ekonomiczną, łatwiejsze niż dzisiaj znalezienie się stoczni w specjalnej strefie ekonomicznej umożliwi również pewne ulgi w podatku CIT.

Kolejny element, który znaleźliśmy z naszej ustawie VAT. Otóż okazuje się, że nasza ustawa blokuje wiele rodzajów statków, które – zgodnie z dyrektywą Komisji Europejskiej – mogą być sprzedawane bez VAT-u (mówię o ustawie o podatku VAT, nie mówię o ustawie stoczniowej). Chcemy rozszerzyć katalog statków zgodnie z dyrektywą. Po prostu, zgodnie z dyrektywą – nie wbrew, nie przeciw, nie inaczej, tylko tak jak wskazuje dyrektywa. Na przykład holowniki, latarniowce, różnego rodzaju statki specjalistyczne dzisiaj nie są objęte ułatwieniami.

Proszę bardzo, tutaj jest cały katalog statków, które zgodnie z dyrektywą Komisji Europejskiej można budować bez podatku VAT. Są to też platformy, pogłębiarki, lodołamacze, barki, doki, pontony, itp., itd. Na dzień dzisiejszy po prostu robimy mniej niż nam wolno.

Jest to to, o czym mówiłem. Znajdzie się w naszej ustawie o aktywizacji przemysłu stoczniowego jako jej element, dokładnie to (pozwolę sobie tego nie czytać). Naszym celem jest podniesienie kapitału obrotowego stoczni, możliwość sfinansowania budowy statków z własnych środków. Oczywiście, będziemy notyfikować nową ustawę do Komisji Europejskiej, o czym wspominamy na następnym slajdzie. Związanie ustawy z programem KIS. Jak państwo wiecie, produkcja stoczniowa zmieściła się w programie na ostatnim, dwudziestym miejscu. Może być współfinansowana ze środków z programu, ze środków zewnętrznych. (tu jest dalsza część wypowiedzi). W tej chwili banki związane ze Skarbem Państwa są na etapie wprowadzania programu KIS do swoich założeń kredytowych. Co chcemy osiągnąć? Rozwój przemysłu stoczniowego w Polsce, rozwój zaplecza naukowego, innowacyjne typy statków, oczywiście – wzrost zatrudnienia i utrzymanie wykwalifikowanych pracowników, co już w tej chwili stanowi problem dla polskich stoczni. Mamy nadzieję, że wzrośnie konkurencyjność branży. Mamy nadzieję, że zmniejszymy liczbę osób wyjeżdżających, poszukujących pracy jako stoczniowcy za granicą.

Proszę dalej.

Tutaj pokazujemy wielkość, kwantyfikujemy popyt, który udało się nam zidentyfikować jako potrzeby polskich podmiotów na jednostki pływające. Proszę zobaczyć, że jest

tu również ważny element zbrojeniowy. Jest to sześć jednostek nawodnych i trzy jednostki podwodne.

Następny punkt, w celu wykorzystania zdolności przeładunkowej terminalu w Świnoujściu, która w tej chwili jest wykorzystywana w 30%, potrzebne są następne dwie jednostki. Albo weźmiemy je z Kataru, albo kupimy je na rynku, albo możemy zacząć produkować je sami, możemy się o to pokusić, oczywiście, w wieloletniej perspektywie.

W ciągu pięciu, sześciu lat będziemy potrzebowali zastąpić osiem polskich promów, które pływają na Bałtyku. Polska Żegluga Bałtycka ma promy minimum trzydziestoletnie. Najstarszy prom, bodajże Prom Polonia należący do Unity Line, w tej chwili jest promem dwudziestokilkuletnim. Statki te będą musiały być zastąpione. Zakładam, że minimalna cena promu wynosi 80 000 tys. euro. Osiem razy osiem to sześćdziesiąt cztery. 64 000 tys. euro to 2 500 000 tys. zł. Taka jest rzeczywista potrzeba, która będzie skonsumowana przez rynek i przez rynek może być finansowana, oczywiście, z przychodów przyszłych okresów normalnie na bazie komercyjnej. Potrzebujemy też wiele mniejszych jednostek. Czterdzieści kutrów dla rybaków. Pogłębiarki, szalandy, itp. dla ochrony brzegów. Jest to popyt, który w tej chwili jest przez nas zidentyfikowany. Proszę zauważyć, że ten popyt, te statki, nie wiążą się z eksportem. Jest to tylko to, czego sami potrzebujemy.

Proszę dalej.

Jak widzimy, jeżeli zrealizujemy program, który był zaprezentowany na poprzedniej planszy, nastąpi wzrost miejsc pracy. Proszę zauważyć (wiecie to państwo), że jedno miejsce pracy w przemyśle stoczniowym to siedem miejsc pracy na zapleczu. Może wydaje się to mało, ale są to założenia bez eksportu, jest to tylko polski popyt a proszę zauważyć, że stocznie dzisiaj w większości realizują eksport. Jest to ponad 90%.

Dlaczego 1 stycznia 2017 roku? Dlatego że rozwiązania fiskalne muszą być wprowadzane zgodnie z prawem.

Poza tym, co mogliście państwo już przeczytać na planszach, powiem, że na dzień dzisiejszy branża stoczniowa jest w bardzo ciężkiej sytuacji. Jest nadmiar statków, jest nadmiar statków w budowie. Są bardzo duże straty finansowe, szczególnie w stoczniach dalekowschodnich. Powiem tylko o Korei, ponieważ tam są publikowane dane. Sam Hyundai za zeszły rok miał 7 000 000 tys. dolarów straty. Nie jest to po raz pierwszy. Daewoo miał 12 000 000 tys. dolarów i też nie po raz pierwszy. Nie jest to pierwszy rok strat. Na dzień dzisiejszy jest to szansą dla nas. Straty naszych stoczni, niezależnie od kilkuset milionów takich czy innych pożyczek, nie są tak potężne. Zanim konkurencja dalekowschodnia się podniesie, będzie musiała uzupełnić straty finansowe. My relatywnie jesteśmy na czysto, jeżeli mogę tak powiedzieć trochę kolokwialnie. Jest to bardzo duża szansa dla przemysłu stoczniowego.

Zakładam, że jeżeli ustawa wejdzie w życie w dniu 1 stycznia 2017 roku, jakieś konkretne efekty w przełożeniu na nowe kontrakty będzie miała w roku 2018 a rok 2018 prawdopodobnie będzie rokiem podniesienia się koniunktury na budowę statków.

Chciałbym podkreślić jeden element, ponieważ często jestem o to pytany, często jest to mylone: nasze formalne rozwiązanie, które znajdzie się w ustawie, dotyczy w pełni wyposażonych kompletnych statków, nie dotyczy kawałków statków.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, ponieważ zaakceptowaliście państwo porządek dzienny (zwracam się tutaj do Komisji) proponuję, żeby w tej chwili państwo posłowie mieli czas na zabranie głosu.

Dziękuję, panie ministrze, za analizę.

Rozumiem, że jutro jest spotkanie konsultacyjne w sprawie ustawy. W związku z tym liczymy również na państwa obecność. Jak powiadam, bez państwa uwag praca ta jest po prostu niemożliwa a chcemy wyjść państwu naprzeciw.

Czy ktoś z pań i panów posłów chciałby w tej chwili zabrać głos?

Pan wiceprzewodniczący Tadeusz Aziewicz, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, szanowni goście, z dużym zadowoleniem stwierdzam, że projekt ustawy, o którym przed chwilą mówił pan minister, nie nazywa się już ustawą o odbudowie przemysłu stoczniowego, nazywa się inaczej.

W tej chwili nie odtworzę tego, co wyświetlał pan minister, a materiału, który pan minister prezentował, nie otrzymaliśmy wcześniej. Wydaje się jednak, że jesteśmy bliżej konsensusu, jeżeli chodzi o stan, w którym przejęliście państwo odpowiedzialność za przyszłość przemysłu stoczniowego, aczkolwiek powiem szczerze, niedobrze oceniam, pani przewodnicząca, że nie udało się pokazać posłom, którzy przyjechali do nas z innych części Polski, tego, co wydarzyło się, co dzieje się na terenie byłej Stoczni Gdynia. Wydaje mi się, że bardzo by nam to pomogło w kontekście dokonania dobrej diagnozy. Jeżeli mamy myśleć o przyszłości, powinniśmy zacząć od dobrej oceny stanu, który jest.

Myślę, że wizyta, bezpośredni kontakt z tym, co się wydarzyło, z tym, co zrobiła z ostatnich latach wyrzucona ostatnio przez rząd Prawa i Sprawiedliwości pani Teresa Kamińska, bardzo by pomogły.

Przypominam, że w czasie kiedy pracowaliśmy nad planem pracy Wysokiej Komisji, postulowałem przeprowadzenie debaty na temat stanu (oczywiście – na forum Komisji), żebyśmy mogli dojść do konsensusu, wymienić informacje na temat miejsca, w którym jesteśmy. Większość nie życzyła sobie tego, a szkoda, jako że informacje, które przedstawił pan minister, niewątpliwie są ciekawymi informacjami, niemniej cząstkowymi.

Mam tutaj materiał, który przekazano posłom przed posiedzeniem Komisji, w którym mamy dosłownie sześć akapitów, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy. A więc w tej chwili trudno precyzyjnie odnosić się do tego, co przekazał pan minister. Nie mogę natomiast nie zauważyć, że informacje, które przedstawił pan na temat i teraźniejszości, i przyszłości mają charakter cząstkowy. Rozumiem, że jest to jakiś wybór strategiczny. Pan minister koncentruje się na kwestiach budowy nowych jednostek. Przemysł stoczniowy to nie tylko budowa nowych jednostek, to oczywiście dużo, dużo szersze spektrum możliwości zarabiania pieniądzy. Różne rodzaje działalności stoczniowej to też różna odporność na zmiany w cyklu koniunkturalnym. Jak wiemy, przemysł ten jest bardzo wrażliwy, jeżeli chodzi o cykl koniunkturalny.

Jeżeli chodzi o nowe rozwiązania, wcześniej na forum Komisji próbowaliśmy się dowiedzieć, co zawiera przygotowywana przez rząd ustawa, teraz powoli odsłaniacie państwo rąbka tajemnicy. Absolutnie nie widzę powodów, żeby nie wspierać pomysłów, które umożliwią zwiększenie płynności w sektorze stoczniowym, mam na myśli kwestie związane z VAT-em. Intuicja oraz przeszłość, doświadczenia z przeszłości pokazują mi, że wiele może się zdarzyć w bezpośredniej relacji rządu z Komisją Europejską. To też nakazuje pewną pokorę i wstrzemięźliwość. Wszystko, co dzieje się w dobrej intencji, w intencji nie odbudowy (ponieważ odbudowa ma miejsce), ale dalszego rozwoju przemysłu stoczniowego, na pewno warto przyjąć z zainteresowaniem.

Deklaruję merytoryczną dyskusję. Kiedy projekt pojawi się i będzie dyskutowany na forum Komisji, na pewno z dużą życzliwości przyjrzymy się wszystkim pozytywnym rozwiązaniom, będziemy natomiast pytali też o szczegóły, ponieważ diabeł tkwi w szczegółach.

Generalnie, filozoficzne myślenie o sektorze, w którym pomija się rolę przedsiębiorców jako tych, którzy podejmują ryzyko, którzy odkrywają nowe możliwości zarabiania pieniędzy a myśli się bardziej w kategoriach ogólnopolskiego zakładu budżetowego, budzi mój systemowy niepokój.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Szanowni państwo, oczywiście, wizyta w stoczni i w porcie będzie.

Mam nadzieję, że w tym momencie wyleję miód na serce pana posła.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

W Stoczni Gdynia, tak?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, w Stoczni Marynarki Wojennej. Sukces i dorobek ostatnich ośmiu lat. Mam nadzieję, że w gronie posłów Komisji nie będziemy sobie dogryzać, tylko przejdziemy do meritum.

Szanowni państwo, wydaje mi się, że pan minister wspomniał właśnie o przedsiębiorcach, ponieważ – eżeli chodzi o sprawy podatkowe, jeżeli chodzi o budowę statków – to nie partia polityczna będzie je budować, tylko przedsiębiorcy. Sprawy podatków VAT, CIT, jakichkolwiek obciążeń ze strony państwa są dla nich ważne.

Jeżeli chodzi o Unię Europejską, nie zaczynałabym od tego, dlaczego się nie da, od powściągliwości, ale brałabym przykład ze ścieżek przetartych przez Hiszpanów, Francuzów, Niemców i wszystkich innych, którzy mówiąc o solidarności europejskiej wpompowali setki milionów euro w swój przemysł. Bierzmy z nich przykład. Być może razem się nam to uda bez niepotrzebnych kompleksów.

Do wypowiedzi zgłasza się pan poseł Krzysztof Zaremba, bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Dziękuję bardzo.

Dwie rzeczy – po to, żeby wyjść od stanu faktycznego, jaki mamy dzisiaj, historię najnowszą musimy nazwać po imieniu. Niezależnie od tego, jaki jest tytuł ustawy, mówimy o odbudowie dużego przemysłu stoczniowego, który został zlikwidowany w latach 2008-2009. To, co powstało na majątku stoczniowym (mówię tutaj o aktywności przedsiębiorców oraz firm, które utrzymali i rozwinęli) było pomimo a nie dzięki polityce prowadzonej przez ostatnie osiem lat.

Zaręczam państwu, że dużo mogę powiedzieć na temat. Jako były senator mogę powiedzieć, jakie były wytyczne rządu, Kancelarii Prezesa Rady Ministrów poprzedniej koalicji rządowej, Ministerstwa Skarbu Państwa przy tworzeniu tzw. specustawy stoczniowej, de facto likwidującej przemysł stoczniowy.

Proszę państwa, był bezwzględny zakaz.

Proszę państwa, byłem autorem poprawek, które miały na celu zawarcie takich pojęć jak: produkcja stoczniowa, statki, utrzymanie stoczni remontowych. To wszystko było zakazane, nie mogło się znaleźć w słowniczku ustawy. To, co robili Niemcy, o czym mówił tutaj pan minister Gróbarczyk, co szczegółowo wyłożył pan minister Brzezicki, pokazuje, że jest prymat (zwracam się tu do pana przewodniczącego Aziewicza) polityki nad przemysłem, jeżeli chodzi o ciężkie sektory, strategiczne sektory, takie jak przemysł samochodowy, przemysł zbrojeniowy i, właśnie, przemysł stoczniowy.

Przypomnę tylko, proszę państwa, że Polska negocjując traktat akcesyjny w roku 2004 wyraźnie zaznaczyła, że wśród sektorów strategicznych, w których później będzie się domagała specjalnego traktowania (niestety, okres ten nie został wynegocjowany zbyt długi) jest przemysł stoczniowy.

Jeżeli chodzi o trzy ośrodki: Gdańsk, Gdynię i Szczecin – w Gdyni, rzeczywiście, jest stosunkowo najlepsza sytuacja, ponieważ wykorzystanie supra- i infrastruktury stoczniowej jest na najwyższym poziomie. W Szczecinie, proszę państwa, jest katastrofa. Zostało rozkradzione (używam tego określenia z pełną świadomością) 45% majątku stoczniowego, majątku ruchomego. Podam tylko przykład inwestycji za 280 000 tys. zł z lat 1998-2000. Porta Holding. Mówię o cynkowni, malarni. Najnowocześniejszy obiekt w Europie dzisiaj wygląda tak, jakby w roku 1945 przeszła przez niego sowiecka armia. Proszę sobie wyobrazić, że jest po prostu budynek, w którym nie ma kompletnie nic. Nie mówię o takich kwestiach jak uwłaszczenie się i pobranie wielomilionowych prowizji przez tzw. zarządców kompensacji, chociaż specustawa zabraniała im tego. Nie mówię o utraconych korzyściach, gdybyśmy mieli ów przemysł. Proszę sobie wejść na stronę niemieckiej stoczni w Stralsundzie i zobaczyć jak wyglądają dwa kryte dachem stanowiska na pełnomorskie jednostki. Stocznia ta wygląda jak zakłady Airbusa.

Zmierzam do końca.

Proszę państwa, jako koalicja rządowa dementujemy dwie rzeczy.

Państwo nie jest od budowania statków, państwo nie będzie budowało statków. To stoczniowcy, przedsiębiorcy będą budowali statki, ale w tym celu muszą być spełnione dwie rzeczy. Musi być instrumentarium finansowe, jak też wola polityczna i ochrona

naszych interesów w Brukseli. Na pewno będziemy to skutecznie czynili. Jest to pierwsza rzecz.

Druga rzecz – proszę państwa, nie sposób oderwać rozwoju, odbudowy przemysłu stoczniowego w Polsce od wielkiego programu modernizacji Sił Zbrojnych, w tym Marynarki Wojennej, i bardzo dobrze, ponieważ będzie to koło zamachowe nowego przemysłu stoczniowego.

Ostatnie zdanie – projekty te nie idą przeciw tym przedsiębiorcom, tym firmom, które już istnieją. Wiemy wszyscy, że duże generatory pieniądza są bardzo potrzebne w tymże sektorze po to, żeby firmy mogły się dalej rozwijać.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Nie wspomniałam o tym, gdyż między innymi jest wizyta w Stoczni Marynarki Wojennej. Nie pociągnęłam tego tematu, ale jest to powiązane naczyniami połączonymi, jeżeli chodzi o przemysł stoczniowy.

Teraz zapraszam do zabrania głosu pana posła Sławomira Nitrasa.

Bardzo proszę, panie pośle, w imię cknsensusu.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca, dziękuję za kilka zdań z pani strony, dlatego że po wystąpieniach pana posła Zaremby zawsze mam stany depresyjne a dzisiaj jeszcze pogoda pogłębia taki stan.

Zwracam się do pana ministra Brzezickiego.

Panie ministrze, bardzo dziękuję za prezentację, przyznaję, dosyć ciekawą. Chciałbym jednak zadać panu konkretne pytania. Przypomnę tylko, że my też mamy poważne doświadczenia (pani przewodnicząca, to taka mała uwaga, że nie tylko Francuzi i Niemcy) w dopłacaniu do produkcji stoczniowej. Nie tylko Niemcy mają w tym sukcesy, my też. Wydaje mi się, że przy aktywnej polityce państwa, która – oczywiście, w ramach dozwolonej pomocy Unii Europejskiej – jest potrzebna, nie kwestionuję jej, bardzo ważna jest efektywność procesów. W Polsce często były one bardzo nieefektywne. Jeżeli chodzi o pomoc na Zachodzie to np. z efektywnością pomocy niemieckiej różnie bywa. Zastrzegam to jedynie, dlatego że na początku wszyscy jesteśmy podatnikami. Również przedsiębiorstwa z omawianej branży najpierw muszą zapłacić podatki po to, żeby później komuś móc pomagać. Często pomoc jest kierowana tak, że preferujemy jakieś przedsiębiorstwo, zazwyczaj państwowe, np. kosztem rozwoju branży prywatnej.

Zwracam na to uwagę, dlatego że są to problemy, które na końcu mają wpływ na stan gospodarki.

Mam jednak konkretne pytania.

Wydaje mi się, że w państwa programie kwestia VAT-u jest najistotniejsza. Jeżeli chodzi o kwestię podatku CIT, trudno to policzyć. Wiadomo, że przedsiębiorca wybierze sobie to, co będzie dla niego wygodniejsze.

Jeżeli chodzi o kwestię stref, zupełnie nie widzę tego, co państwo możecie zmienić. Dzisiaj jeżeli były jakiekolwiek realne inwestycje, strefy zawsze były powoływane.

Mam natomiast pytanie w kwestii VAT-u. Z jednej strony pan minister powiedział (i słusznie), że chodzi o odbudowę pewnego łańcucha dostaw, łańcucha produkcji, ale mechanizm, który pan proponuje (a który, jak rozumiem, polega na tym, że zaliczek nie płaci, zerowe faktury przyjmuje tak naprawdę tylko producent ostateczny) powoduje, że ciężar zostaje na całym ciągu. Jeżeli ktoś, jak pan powiedział, produkuje część do statku, np. silnik, meble bądź cokolwiek innego, nie jest w całym tym systemie. Zerową fakturę wystawia ostatni.

Jest pytanie: dlaczego mechanizm wsparcia nie może stanowić ciągu. Wówczas byłby to realny mechanizm wsparcia a tak jest to tylko przeniesienie problemu od producenta ostatecznego na pośredników w ciągu technologicznym. Jest to pierwsza rzecz.

Moje pytanie jest takie: czy możliwe jest, żeby cały ten mechanizm rzeczywiście stanowił zaangażowanie państwa a nie koszt dostawców?

Druga rzecz – mówienie o stawce zerowej w kontekście jakiejś łaski ze strony państw europejskich, oczywiście, jest fikcją, dlatego że wiemy, iż wszelka produkcja poza strefę euro jest zwolniona z VAT-u, i słusznie. Jeżeli mielibyśmy inną sytuację podatkową, po prostu wszyscy by się przenieśli, Europa zostałaby ogołocona. W związku z tym dobrze, że taki mechanizm istnieje, ale nie traktujemy go jako mechanizmu wsparcia.

W tym kontekście jest moje pytanie (podobnie jest z remontami): dlaczego produkcja remontowa nie może być objęta owym mechanizmem?

Zresztą chętnie się dowiem, jaka jest struktura dochodów polskich spółek działających w branży stoczniowej, czy więcej mają z produkcji, czy więcej mają z remontów. Nie wiem, czy mówiłem dłużej od pana posła Zaremby, ale myślę, że mówię mniej depresyjnie, niemniej kończę.

Przepraszam, pani przewodnicząca.

Moje pytanie jest takie: dlaczego nie możemy działań remontowych, stanowiących główny komponent działania polskich stoczni, również objąć owym mechanizmem. Wydaje mi się, że będzie on kadłubowy, że posłużę się terminologią stoczniową, albo nawet kadłubkowy, jeżeli będziemy mówili tylko o produkcji statków.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Proponuję zebrać pytania a potem będą odpowiedzi pana ministra.

Bardzo proszę, pan poseł Piotr Misiło.

Poseł Piotr Misiło (N):

Panie ministrze, ze swej strony również dziękuję za prezentację. Mam nadzieję, że dzisiaj znajdzie się w naszych skrzynkach poselskich, żebyśmy mogli ją przeanalizować nieco bardziej wnikliwie.

Mam dygresję.

Proszę państwa, na posiedzeniu Komisji możemy sobie rozmawiać jutro, pojutrze, właściwie każdego dnia. Chciałbym, żebyśmy skorzystali z okazji. Mamy tutaj przedstawicieli branży. Do tej pory nie mieliśmy, jak sądzę, państwo również nie mieli możliwości skonsultowania z nimi pomysłów. Jest to chyba najwłaściwszy moment, żeby mogło się to odbyć dzisiaj, teraz. Mamy połowę lutego. Za chwilę projekt ustawy wpłynie do Sejmu. Bardzo bym chciał, żebyśmy mogli usłyszeć, co na to branża, ponieważ tak naprawdę do niej kierujemy propozycje, które przedstawił pan minister.

Zwracając się do pani przewodniczącej – mam nadzieję, że w takim gronie spotkamy się jeszcze przed wniesieniem ustawy pod obrady Sejmu także w Szczecinie, że będziemy mogli porozmawiać z przedstawicielami przemysłu i biznesu ze Szczecina, tak jak czynimy to tutaj. Z tego, co widzę, Gdynia pomimo wielu problemów ma się naprawdę dobrze w stosunku do tego, co się dzieje w województwie zachodniopomorskim. Uważam, że jest to niezbędne. Od miesięcy apeluję, żebyśmy mogli odbyć podobne rozmowy w Szczecinie.

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Niestety, muszę być trochę złośliwa.

Panie pośle, projekt planu pracy na pół roku przewiduje spotkanie na zachodnim wybrzeżu, to po pierwsze.

Po drugie, panie pośle, jest to wyjazdowe posiedzenie Komisji. Najpierw zabierają głos posłowie a potem zaproszeni goście. Jak pan to sobie wyobraża, że zaprosiłabym gości bez poproszenia ich o uprzejme zabranie głosu?

Po trzecie, jutro również niektórzy z gości wybierają się do Warszawy, ponieważ będą konsultacje w ministerstwie, będą one dotyczyły projektu. Dzisiaj na posiedzeniu Komisji miał pan możliwość, jak i my wszyscy, zapoznania się z założeniami oraz realizacją zapowiedzi. Luty, marzec jest na przedstawienie założeń, konsultacje a potem będzie projekt stoczniowy.

Panie pośle, bardzo proszę o wnikliwe przygotowanie się do posiedzenia Komisji. Jako przewodnicząca nie chcę być złośliwa i niegrzeczna, ale zaraz będzie zadośćuczynienie wszystkim pana zachciankom, ponieważ naszych gości na pewno poprosimy o zabranie głosu. Jest to podstawa naszego spotkania.

Poseł Piotr Misiło (N):

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę bardzo.

Czy jest ktoś z państwa posłów chciałby zabrać głos?

Wobec tego proponuję, żeby pan minister ustosunkował się do pytań zadanych przez panów posłów. Potem poproszę naszych gości o zgłaszanie się do zabrania głosu. Z góry mówię, że proszę o przedstawianie się, ponieważ jest państwa bardzo dużo a posiedzenie jest protokołowane. Przede wszystkim proszę mówić do mikrofonu, gdyż nie chcielibyśmy, żeby coś nam tutaj umknęło.

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, pan minister Brzezicki.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Panie pośle, dzisiaj nie odpowiem panu detalicznie, ponieważ musielibyśmy posiedzieć tutaj jeszcze ze dwie godziny, odpowiem natomiast panu z całkiem drugiej strony.

Przyczyny kłopotów w polskich stoczniach pojawiały się nie wtedy, kiedy nie było zamówień. Pojawiały się one wtedy, kiedy były zamówienia. Proszę zauważyć, że intelektualny rozwój zarządów nie sprostał wyścigowi na rynku. „Pakowano” zamówienia wtedy, kiedy, podobnie jak dzisiaj, rynek był „niski”.

Podam przykład Stoczni Szczecińskiej, proszę bardzo.

Trzydzieści statków zakontraktowanych na bardzo „niskim” rynku, kiedy była niska cena surowca, stali, robocizny, energii, itd., dostarczaliśmy na rynku „wysokim”`. Brak było jakiegokolwiek myślenia globalnego, brak tego, co się nazywa myśleniem wbrew sytuacji rynkowej. Obowiązuje to i w żegludze, i w stoczniach. Jeżeli jest dobrze, myśl tak, jakby było źle. Jeżeli jest źle, myśl tak, jakby było dobrze. Ustawa ta przełamuje barierę intelektualną. Jest skierowana dokładnie do zarządów stoczni, żeby zaczęły myśleć, w jakiej pozycji rynkowej dzisiaj się znajdują.

Jeszcze jeden element: konwersje, duże konwersje statków. Będziemy jeszcze dyskutować, jak duże i jak długie powinny zostać objęte ustawą konwersje statków. Jest to ustawa rządowa a więc przejdzie całą procedurę, która jest przypisana prawem. Będą długie konsultacje. Nie chciałbym wchodzić w szczegóły fiskalne, jest tutaj cała obudowa fiskalna. Proszę mi wierzyć, że kiedy już zapozna się pan z założeniami ustawy (oczywiście, może pan nie wierzyć) zobaczy pan, że jest to coś, co jest naprawdę ważne dla tego, żeby wypozycjonować chociażby intelektualnie, jeszcze raz to podkreślam, zarządy stoczni na rynku globalnym. Wiele z nich zapomina, że znajduje się właśnie na takim rynku.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Czy ktoś z gości chciałby zabrać głos?

Pan Krzysztof Dośla, proszę bardzo, półtorej minuty.

Przewodniczący Regionu Gdańskiego NSZZ „Solidarność” Krzysztof Dośla:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo, cieszę się z tego, o czym mówił pan minister Brzezicki przedstawiając nam, jak rozumiem, na razie bardzo ogólne założenia programu, który miałby być przyjęty dla przemysłu stoczniowego w Polsce.

Po to, żeby móc rzetelnie rozmawiać o jakimkolwiek programie, który będziemy oceniali, opiniowali, a państwo będą uchwalali, tak naprawdę trzeba dokonać rzetelnej oceny stanu, który jest obecnie. Stan, który jest obecnie, między innymi jest przedstawiony w materiale, który otrzymaliśmy przed spotkaniem w dniu dzisiejszym.

Muszę powiedzieć, że wbrew temu, co uważają niektórzy, przemysł stoczniowy wcale tak dobrze się w Polsce nie ma. W materiale czytamy, że w jednej ze stoczni, która jest pokazywana (przynajmniej była pokazywana) jako przykład sukcesu, zatrudnia się pięćdziesiąt trzy osoby na umowę o pracę a tysiąc pięćset osób jest współpracujących. Stocznia ta ma mniejszy przychód niż funkcjonująca obok stocznia zatrudniająca czterysta czterdzieści pięć osób na umowę o pracę. Z ust pana ministra słyszymy, że zadłużenie polskiego przemysłu stoczniowego na dzień dzisiejszy wynosi 400 000 tys. zł. Musimy mieć świadomość, że zadłużenie to jest generowane przez mniejszość przemysłu stoczniowego, dlatego że z tego, co się orientujemy, Grupa „Remontowa" nie wykazuje strat, nie wykazuje zadłużenia, tylko funkcjonuje.

Dzisiaj chciałbym, żeby program, który będzie realizowany, w swoich głównych założeniach miał to, o czym niedawno słyszeliśmy. Muszę powiedzieć, że z radością słuchałem pana wicepremiera Mateusza Morawieckiego, który mówił o tym, że program, który prezentuje, ma stymulować powstawanie dobrych miejsc pracy w innowacyjnym przemyśle. Nie ulega wątpliwości, że przemysł stoczniowy jest przemysłem innowacyjnym. Mam nadzieję, że będą powstawały dobre miejsca pracy, że nie będzie tak, jak przed chwilą powiedziałem, iż w stoczni, która przecież całkiem niedawno została upaństwowiona, pięćdziesiąt trzy osoby pracują na umowę o pracę a tysiąc pięćset osób jest zatrudnionych na tzw. umowy śmieciowe.

Podam prosty przykład. Jest informacja, że będzie się zatrudniało więcej pracowników z Ukrainy, są zatrudniani pracownicy z Indii, z Korei, ponieważ są kłopoty z polskimi fachowcami. Remontowa Shipbuilding w tym roku przeprowadzała nabór pracowników do stoczni. Na ogłoszenie o naborze na ponad sto miejsc pracy zgłosiło się blisko ośmiuset chętnych do pracy. Chciałbym, żeby program, który będzie realizowany, był realizowany w celu powstawania dobrych miejsc pracy oraz na zasadach uczciwej konkurencji a zamówienia publiczne, jeżeli będą kierowane do przemysłu stoczniowego, będą oparte o klauzule społeczne, mam nadzieję, że o zmienione już przepisy o zamówieniach publicznych, w których będzie to bezwzględny wymóg tak, żeby ustawę tę przestać nazywać ustawą o wspieraniu nieuczciwej konkurencji.

Szanowni państwo, w 2009 roku dziewięć tysięcy stoczniowców straciło pracę, dziewięć tysięcy osób z dnia na dzień straciło pracę. W to miejsce za pieniądze publiczne (mówili o tym przedstawiciele Agencji Rozwoju Przemysłu między innymi w 2014 roku na spotkaniu w polskim parlamencie, ale też na spotkaniu w Gdańsku) po zaangażowaniu około 1 300 000 tys. zł powstało to, o czym przed chwilą powiedziałem.

W imieniu pracowników chciałbym zaapelować, żeby przy tworzeniu programu uwzględnić zatrudnienie godne, zatrudnienie uczciwe, brać przykład z uczciwych przedsiębiorców, tych, którzy nie muszą konkurować kosztem pracy, tylko konkurują dobrymi pomysłami, innowacyjnym działaniem oraz wiedzą w przemyśle okrętowym. Akurat na wybrzeżu gdańskim mamy Grupę „Remontową" i z pełną odpowiedzialnością możemy powiedzieć, że chcielibyśmy, żeby tworząc jakiekolwiek rozwiązania dla przemysłu stoczniowego wzorować się na tej grupie a nie na innych stoczniach, o których przed chwilą mówiłem.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Pan prezes Soyka, proszę bardzo.

Prezes zarządu Remontowa Holding S.A. Piotr Soyka:

Szanowna pani przewodnicząca, szanowni państwo posłowie, szanowni zebrani, dziękuję, że zostałem zaproszony na spotkanie, ponieważ wydaje mi się, że wszystkim nam zależy na tym, żeby przemysł okrętowy rozwijał się i sprzedawał statki, które chcą kupować na świecie. Po pierwsze, remontował, po drugie, przebudowywał a po trzecie – budował.

Wydaje mi się (nie tylko wydaje mi się, ale jestem przekonany), że wszystko to jesteśmy w stanie w Polsce zrobić dobrze i konkurencyjnie. Dlaczego? Oczywiście, jest to dla nas dobra wiadomość, że państwo chce stwarzać warunki dla przemysłu okrętowego.

Oczywiście, jest to dobra wiadomość. Wiadomo, że diabeł tkwi w szczegółach, w związku z czym będziemy się odnosić do szczegółów, kiedy poznamy je w całości.

Generalnie wydaje mi się, że mówimy o tym, że jedni sobie poradzą, ale też – pomimo dobrych warunków, które państwo stwarza – drudzy sobie nie poradzą. W tym układzie trzeba również wiedzieć, że za tym wszystkim stoją ludzie, ich mądrość, ich umiejętności, ich umiejętność konkurowania ze stoczniami zagranicznymi. Dzisiaj nie można się utrzymać robiąc, wykonując prace tylko w ramach polskich zamówień. Z kolei polskie zamówienia muszą być na zasadach, które obowiązują na świecie. Spełnianie owych warunków nie jest łatwe.

Dlatego wydaje mi się, że po pierwsze, trzeba mieć zatrudnionych dobrych pracowników, wyselekcjonowanych, dobrze pracujących fachowców. Takich za dużo w okolicy nie ma. A więc apel pana Dośli jest całkowicie uzasadniony.

Po drugie, dobra wiadomość jest taka, że panowie ministrowie mówią o równości sektorów. Jest to bardzo istotne, że będzie dobra polityka oraz umożliwienie zamówień. Chyba jest to główny pomysł ustawy. Jeżeli państwo ma coś do zakupu, do zaoferowania, raczej będzie to kierowało na rynek krajowy. Z drugiej strony nie może tego kierować do słabych wykonawców, ponieważ nie byłoby to zbyt szczęśliwe. Musi kierować to do firm, które staną na wysokości zadania.

Dlatego cieszę się, że będzie to zarówno dla sektora prywatnego, jak i dla sektora państwowego. Co tu dużo mówić, pomimo dużej pomocy skierowanej w ostatnich latach do przemysłu państwowego, przemysł ten rozwijał się średnio. Stocznie były średnim wykonawcą skomplikowanych i dobrych rzeczy, chociaż nie brak tam dobrych pracowników. Trzeba więc zastanowić się nad systemami oraz nad tym, co jest w środku.

Kończąc, jeszcze raz chciałbym serdecznie podziękować za to, że tutaj jesteśmy oraz za to, że zaczyna się o tym przemyśle mówić, że zaczyna się mu stwarzać odpowiednie warunki, że zaczyna się okres, który pewnie przyniesie nam dalszy rozwój.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezesie.

Dziękując za państwa przybycie, ze swej strony chciałabym zwrócić uwagę, że jest to zapoznanie się z państwa stanowiskiem oraz z sytuacją. Pan minister przedstawił już pewne założenia, ale teraz będzie etap konsultowania się z państwem. Szczegóły będą omawiane na posiedzeniach Komisji. Będzie to już konkretna praca nad tymi kwestiami, o których pan powiedział. A więc bardzo proszę jeszcze troszeczkę uzbroić się w cierpliwość.

Jeżeli chodzi o kadrę, chciałabym troszkę oszczędzić, żeby nie stłoczyć wszystkiego na jednym posiedzeniu Komisji. Szczerze mówiąc, z pełną premedytacją podzieliłam tematy. Dzisiaj są stocznie, porty i Mierzeja Wiślana, natomiast wszystkie sprawy szkolnictwa morskiego, sprawy dotyczące pracy na statkach morskich, zatrudniania będą osobnym tematem naszych dyskusji w ramach Komisji. Na pewno wkomponujemy się w pana i państwa oczekiwania.

Widziałam następne zgłoszenia, bardzo proszę.

Proszę się też przedstawić.

Prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej Mariusz Witoński:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, bardzo się cieszę, że spotkanie odbywa się w Gdyni, blisko morza, blisko przemysłu, dając szansę na przyjrzenie się różnym detalom jego działalności, jak też licznym uwarunkowaniom.

Bardzo się cieszę, że w prezentacji pana ministra w kilku, a właściwie – w wielu miejscach, odnalazłem odniesienia do sektora morskiej energetyki wiatrowej jako jednego z elementów przyszłości polskiego przemysłu stoczniowego. W swoim wystąpieniu chciałbym podkreślić i uwypuklić wątki, które pomimo tego, że znalazły się na slajdach, nie znalazły się w komentarzach a wydaje mi się, że są one niezwykle istotne.

Proszę państwa, wydaje się, że truizmem jest stwierdzenie (ale, być może, nie wszyscy z państwa zdają sobie sprawę z tego), że przemysł morskiej energetyki wiatrowej w tej chwili w Europie jest jednym z głównych filarów, na których opiera się przemysł morski,

przemysł stoczniowy. Morska energetyka wiatrowa rewitalizuje stocznie i otwiera bardzo szeroki portfel zamówień dla przedsiębiorstw z sektora stoczniowego. Dość powiedzieć, że wartość inwestycji zrealizowanych na rynku europejskim za ostatni rok wynosi prawie 10 000 000 tys. euro, z czego prawie połowa lokowana jest bezpośrednio w zakładach sektora stoczniowego. Rynek ten rozwija się. Rozwija się z prędkością co najmniej 30% rocznie w skali ostatnich kilku lat, i dobrze, ponieważ polskie zakłady operujące w sektorze stoczniowym są beneficjentami owego rozwoju, już od kilku lat z powodzeniem plasując swoją produkcję na rynku w Europie, na rynku bardzo wymagającym. W Trójmieście nie ma zakładu stoczniowego (począwszy od Grupy „Remontowa", skończywszy na biurach projektowych), który na owym rynku nie odnosiłby sukcesów.

Na slajdach, które przedstawił pan minister, z przyjemnością odnalazłem spodziewane zapotrzebowanie w zakresie produkcji stricte okrętowej dla rynku polskiego. W ostatnim akapicie było wymienionych osiem jednostek.

Proszę państwa, zapotrzebowanie dla rynku polskiego w sektorze morskiej energetyki wiatrowej zrealizujemy tylko wówczas, kiedy zapewnimy, że na polskich obszarach morskich będziemy realizować morskie elektrownie wiatrowe. Temat ten może nie jest bezpośrednio związany z produkcją okrętową, dotyczy jednak polskich przedsiębiorstw.

Chciałbym wnieść do Wysokiej Komisji, żeby – co najmniej na równi z tą uwagą, jaką poświęca planowanemu rozwojowi produkcji stricte okrętowej w polskich stoczniach – poświęciła też uwagę zagadnieniom rozwoju morskiej energetyki wiatrowej w Polsce. Być może jest to zagadnienie zasługujące na odrębne potraktowanie. Być może jest to temat, który zasługuje na to, żeby powstał krajowy program morskiej energetyki wiatrowej.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy są następne osoby?

Bardzo proszę, proszę się przedstawić.

Prezes zarządu Polskiego Klastra Morskiego Marek Grzybowski:

Marek Grzybowski, Polski Klaster Morski.

Ponieważ chciałbym dać okazję, żeby inni też się wypowiedzieli, chciałbym zwrócić uwagę, żeby to, co mówimy o stoczniach i innych obszarach...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę usiąść, ponieważ nie będzie słychać przy nagrywaniu.

Prezes zarządu Polskiego Klastra Morskiego Marek Grzybowski:

…chciałbym, żeby to, co mówimy o stoczniach i innych obszarach, Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej uwzględniła w całościowej polityce morskiej, żeby uwzględniła wszystkie elementy związane z polityką morską.

Dzisiaj rano mieliśmy posiedzenie zarządu Polskiego Klastra Morskiego. Na przykład o żegludze śródlądowej w polityce morskiej było jedno zdanie. O stoczniach było niewiele.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Zapraszam następne osoby, szczerze mówiąc myślałam, że będzie więcej głosów.

Bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Polskiej Izby Spedycji i Logistyki Marek Tarczyński:

Marek Tarczyński, Polska Izba Spedycji i Logistyki.

Chciałbym odnieść się do części finansowej programu wsparcia stoczni a mianowicie kwestii związanych z VAT-em. Przyznam szczerze, że lektura materiału, który został nam przedstawiony, budzi pewne obawy. Mianowicie daje on możliwość tworzenia różnego rodzaju karuzel podatkowych, firm zadaniowych. Jest to duże niebezpieczeństwo. Może być to sprzeczne z polityką Ministerstwa Finansów w zakresie uszczelnienia systemu finansowego.

Nie wiem, czy nie ma tutaj jakiejś sprzeczności pomiędzy planami ministerstwa a środkami, możliwościami podatkowymi, które będzie można tutaj uzyskać. Wydaje mi się, że jest dosyć duże ryzyko w tworzeniu tego rodzaju konstrukcji wsparcia finansowego.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, bardzo proszę, jeżeli nie ma już chętnych w tej części, bardzo proszę. Jeszcze są?

Prezes zarządu Stoczni Gdańsk S.A. Jarosław Łasiński:

Jarosław Łasiński, Stocznia Gdańsk.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo, ze swojej strony w sumie chciałbym podziękować panom ministrom za aktywne podejście do tematyki, która jest bliska wszystkim firmom z branży stoczniowej i okołostoczniowej.

Chciałbym podkreślić, że nie dotyczy to tylko Pomorza, ponieważ jak powiedział pan minister, z czym zgadzam się w stu procentach, miejsca pracy wykreowane w przemyśle stoczniowym kreują wiele miejsc pracy w przemysłach otaczających. Inicjatywy, o których wspomniał pan minister, wpływają nie tylko na nasz region, z czego się bardzo cieszę. Mogą też bardzo aktywnie wpłynąć na inne regiony Polski, w tym region Śląska, gdzie jest produkowanych bardzo dużo komponentów, jak np. blacha, która jest przeznaczana do produkcji, która jest wykorzystywana dalej w łańcuchu wartości w stoczniach na Pomorzu.

Dodatkowo chciałbym wzmocnić to, co jest bliskie mojemu sercu, czyli przekaz dotyczący energetyki wiatrowej. Faktycznie aktywa, które są zlokalizowane na Pomorzu, są naturalnym producentem dla całej energetyki wiatrowej, w szczególności energetyki wiatrowej morskiej, która to energetyka ma również bardzo interesujące perspektywy rozwoju na Bałtyku, w co wierzymy, w czym, jak myślę, nie tylko Stocznia Gdańsk, ale też inne firmy z regionu będą uczestniczyły.

Jeszcze raz powiem, że to, co przedstawił pan minister, uważam za bardzo interesującą inicjatywę. Mam nadzieję, że faktycznie poznamy szczegóły i będziemy mogli wypowiedzieć się co do konkretnych szczegółowych rozwiązań. Rozwiązania te wspomogą rozwój unikalnych aktywów na Pomorzu, być może dadzą pomost w kierunku uczestniczenia w produkcji nie tylko stoczniowej, ale też w produkcji dla energetyki wiatrowej.

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, patrzę na czas, ale bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" Zarządu Portu Gdynia Wiesław Wodyk:

Wiesław Wodyk.

Panie ministrze, z moich obserwacji człowieka związanego z gospodarką morską wynika, że program, który proponuje ministerstwo, jest pierwszym od dwudziestu pięciu lat realnym programem, który może uratować, odbudować przemysł stoczniowy, który de facto został zlikwidowany.

Chciałbym pana zapytać, ponieważ wiele krajów, między innymi Stany Zjednoczone stosują instrumenty dofinansowania własnego eksportu. Dotyczy to między innymi także budowy okrętów i statków. Istnieje tzw. Exim Bank, aczkolwiek dzisiaj nie jest on w najlepszej formie. Jest to bank, który kredytuje przedsiębiorstwa oddziałujące na rozwój amerykańskiego przemysłu. Czy jest przewidziane też tego rodzaju rozwiązanie polegające na stworzeniu instytucji finansowej wspierającej polski eksport?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Nie widzę więcej zgłoszeń.

Pan poseł Zaremba chciał zabrać głos na koniec, potem oddaję głos panu ministrowi. Bardzo proszę.

Poseł Krzysztof Zaremba (PiS):

Proszę państwa, chciałbym zwrócić uwagę na jeszcze jeden aspekt po likwidacji przemysłu stoczniowego. Chodzi o sprzedaż polskich wysokich technologii, chociażby technologii spawania stali duplex ze Szczecina. Kwota 15 000 tys. dolarów dla przemysłu stoczniowego jest to śmieszna kwota.

Chciałbym zwrócić państwa uwagę nie tylko na to, o czym już państwo mówiliście, czyli na odpływ kadry, ale także na to, jak sami Niemcy postrzegali likwidację przemysłu stoczniowego. Odsyłam do wywiadu prezesa stoczni Schwerin, Wolgast i Stralsund, ponieważ w tym czasie miały one jedną czapę zarządzającą. Otóż decyzja polskiego rządu o likwidacji polskiego przemysłu stoczniowego bardzo ułatwiła mu restrukturyzację grupy i przetrwanie na rynku. Plus oczywiście gwarancje, o których mówił pan minister Brzezicki.

Na koniec jedno zdanie *ad vocem* do wypowiedzi pana posła Nitrasa, że zawsze jest depresyjnie ustosunkowany do moich wypowiedzi na temat stoczni. Panie pośle, nie kto inny jak pan (mówię to z całą powagą i z całym smutkiem) przekonywał stoczniowców w Szczecinie, w pomieszczeniu Rady Miasta Szczecin, że stocznie będą sprzedane w biegu, podobnie jak PZL Mielec, które zostały sprzedane w biegu, przekonywał pan, że będą to pracujące firmy. Chodziło o likwidację przemysłu stoczniowego.

Na koniec warto zacytować byłego premiera Donalda Tuska: „Niech szlag trafi te stocznie". Dziennik.pl.

Słowa te nigdy nie zostały zdementowane przez służby prasowe ówczesnego premiera.

Chciałbym, żebyśmy pamiętali, z czego wyszliśmy i gdzie idziemy, jeżeli chodzi o odbudowę przemysłu. Cały szacunek i *chapeau bas* dla tych wszystkich firm, które istnieją i które próbują funkcjonować na pozostałym majątku. Bez polityki przemysłowej państwa, tak jak to robią Niemcy bądź Francuzi, to nie ruszy, dlatego rząd Prawa i Sprawiedliwości będzie taką politykę prowadził.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mam wylewać miód na serce i godzić panów, wiedziałam, że tak będzie.

Pan poseł Lamczyk z Platformy Obywatelskiej. Proszę zabrać głos.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca, szanowni państwo, klimatów szczecińskich tutaj nie chcemy, ponieważ stocznie na Pomorzu trzymają się dobrze. Oczywiście wszystko zawsze można poprawić, ale można też pogorszyć.

Mnie osobiście podoba się plan, sprawy finansowe w ustawie stoczniowej, którą właśnie przygotowuje ministerstwo, ale chciałbym też przekazać państwu dane z raportu pana Jerzego Czuczmana, który jest dyrektorem Biura Związku Pracodawców Forum Okrętowe. W swoim raporcie podał on następujące dane. Wartość produkcji całego sektora stoczniowego w Polsce w roku 2014 wynosiła 10 000 000 tys. zł. Wcześniej nie było lepszego okresu dla przemysłu stoczniowego niż obecnie.

Tak stwierdził pan Jerzy Czuczman.

Jeszcze jedno stwierdzenie: „My nie konkurujemy już niskimi kosztami pracy, jak było w latach 90., ale tym, że pracują najlepsi inżynierowie, a statki są ekologiczne i zaawansowane technologicznie". Takie są wzmianki.

Proszę, żeby to wszystko wziąć pod uwagę przy konstruowaniu nowej ustawy.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Nie będę pytać, jaka to gazeta. Dla mnie najbardziej miarodajne są wypowiedzi państwa, gości, osób zaangażowanych bezpośrednio w budowę, analizę rynku, itd. To jest dla mnie punkt wyjścia.

Cieszę się, że moi koledzy dzisiaj budują konsensus. Będziemy dalej dyskutować i pracować nad konkretnym projektem.

Wobec tego, panie ministrze, bardzo proszę o ustosunkowanie się do wypowiedzi, pytań, które padały na sali.

Bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Zwracam się do państwa, którzy mówili o produkcji, mówił o tym pan prezes Łasiński oraz pan.

Proszę pana, stocznie są od produkcji statków. Podam panu przykład. Tylko na pro dukcji statków stocznie uczą się i podążają za światowym trendem. Oczywiście, zdajemy sobie sprawę, że produkcja offshore w tej chwili stanowi duży element przemysłu stoczniowego w Polsce.

Proszę pana, jeżeli jest dobry lekarz (a my staramy się być dobrym lekarzem dla owego przemysłu), jeżeli specjalizuje się w jakiejś dziedzinie, to i tak i tak przychodzi do niego 90% ludzi chorych na grypę. Taka jest sytuacja z przemysłem offshore. Nie chcę negować owego przemysłu, ponieważ jest to przemysł, który również wspomaga jakość. Chcemy jednak, żeby były budowane statki. Na jednym ze slajdów było pokazane, że jeżeli chodzi o tony, deadweight zbudowanych statków, w roku 2006 lub 2007 było to 500 tys. ton, a później 25 tys. ton, czyli dwudziestokrotnie mniejsza produkcja. To właśnie uderza w zaplecze, w łańcuch dostawców. Jest to jeden element.

Nie wiem, ale w państwa wypowiedziach nie znajduję pytań, raczej były to wypowiedzi zbieżne z wypowiedzią moją, pana ministra, z naszymi wypowiedziami.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Widziałam, że z tyłu pan się zgłaszał.

Prezes zarządu Gdańskiej Stoczni „Remontowa" im. Józefa Piłsudskiego S.A. Jarosław Flont:

Jarek Flont, Gdańska Stocznia „Remontowa", prezes zarządu…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dzień dobry, proszę.

Prezes zarządu Gdańskiej Stoczni „Remontowa" im. Józefa Piłsudskiego S.A. Jarosław Flont:

Witam.

Pan minister odwołał się do polemiki, chciałem więc jedynie powiedzieć, że wykres, który akurat macie państwo przed sobą, jest wykresem, który nie pokazuje ostatnich trendów. Można powiedzieć, że jest to dobry obraz. Według ostatnich źródeł, w styczniu na świecie zakontraktowano cztery statki. W związku z tym nie możemy oderwać się od tego, jaka jest rzeczywistość biznesowa.

Pani przewodnicząca pytała, kto to jest pan Czuczman. Pan Czuczman jest szefem, dyrektorem biura Forum Okrętowego, osobą bardzo zorientowaną. To on podał dane odnośnie do kondycji przemysłu okrętowego. W Forum Okrętowym oprócz wiodących stoczni polskich, czyli Gdańskiej Stoczni „Remontowa", Remontowej Shipbuilding jest czterdziestu kooperantów, którzy w tej trudnej sytuacji nie tylko przemysłu polskiego, ale też europejskiego, znaleźli ścieżkę funkcjonowania. Wydaje mi się, jak powiedział tutaj pan prezes Soyka, że wszystkie rozwiązania państwowe mogą nam ułatwić funkcjonowanie, natomiast podstawowym elementem jest mądra praca właścicieli, zarządów, kadry, związków zawodowych na bazie realiów ekonomicznych, które są w gospodarce i których nikt nie zmieni.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Ad vocem – nie pytałam, kto to jest pan Czuczman, ponieważ wiem, mówiłam tylko, że dla mnie wyznacznikiem jest to, co państwo tutaj dzisiaj powiedzą na ten temat.

Tylko tyle, może tam gorzej słychać.

Będę mówić głośniej, aczkolwiek mówią, że czasem mnie słychać a nie widać. Dobrze, poprawię się.

Czy pan minister chciałby się jeszcze odnieść?

Jeżeli nie, będziemy przechodzić do następnej części posiedzenia Komisji.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Chciałbym jeszcze powiedzieć państwu coś takiego: stocznie można otworzyć, stocznie można zamknąć, można robić różne rzeczy, tylko – dlaczego akurat zamykać, kiedy jest tak wysoko?

To tylko takie pytanie do państwa.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Szanowni państwo, czas płynie nieubłaganie. Na początku mówi łam, że będę rygorystycznie przestrzegała czasu, szanując czas państwa i wszystkich tych, którzy tu przyjechali.

Przepraszam, jeszcze nie przywitałam pana posła Jana Klawitera, który chociaż nie jest członkiem naszej Komisji, jednak przybył, serdecznie witam.

Drodzy państwo, teraz przechodzimy do następnej części posiedzenia naszej Komisji. Będzie ona dotyczyła portów wschodniego wybrzeża. Zaniedbania, najpilniejsze plany inwestycyjne, problem z dostępnością od strony lądu.

Oprócz pana ministra Gróbarczyka będzie się wypowiadał pan wiceminister Kazimierz Smoliński.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Podsumowując panel, który zakończyliśmy, pragnę zwrócić uwagę, że jutro mamy szczegółową prezentację i konferencję dotyczącą negocjacji w zakresie ustawy stoczniowej, na które państwa bardzo serdecznie zapraszam. Wszystkie pytania, które dzisiaj padły, dotyczące tego, jak daleko ma sięgać lista dostawców, dotyczące wszelkiego rodzaju nadużyć, odnoszą się do tematu, nad którym pracujemy. Myślę, że jutro omówimy to dogłębnie podczas naszej konferencji.

Przechodząc do następnego etapu, czyli omówienia ekonomiki funkcjonowania portów oraz naszych celów, chciałbym powiedzieć, że na tę okoliczność również przygotowaliśmy dla państwa prezentację, którą chcemy przedstawić.

Jeżeli chodzi o uwarunkowania, w których funkcjonują nasze porty, musimy zwrócić uwagę na dwa aspekty. To, o czym wszyscy mówią i co jest rzeczą oczywistą, to uwarunkowania zewnętrzne i wewnętrzne. Uwarunkowania zewnętrzne to cała strona konkurencyjna, w jakiej funkcjonują nasze porty w obszarze Morza Bałtyckiego. W naszej strategii, którą przygotowujemy, chodzi o to, do których portów chcemy dorównać a które porty chcemy prześcignąć. Jest to strategia rozwoju portów do roku 2020 z rozszerzeniem do roku 2030. Zmieniające się warunki w obszarze konkurencji również wymuszają na nas odpowiednie działania. Jednakże porty są bardzo autonomicznymi jednostkami, które funkcjonują w oparciu o swoje spółki w otoczeniu rynkowym.

Przechodzę do drugiego aspektu.

Drugi element, który jest dla nas niezwykle ważny, to temat, który się wiecznie pojawia i który jest wielkim niedociągnięciem. Chodzi o dostęp do portów, dostęp do portów od strony morza i od strony lądu. Są to dwie sprawy, które dzisiaj chcielibyśmy omówić w ramach programów operacyjnych, które zastaliśmy. Chcielibyśmy też wrócić do tych inwestycji, które były zrealizowane w poprzedniej perspektywie budżetowej, unijnej. Drugi element, który jest dla nas niezwykle istotny, to wykorzystanie infrastruktury stoczniowej. Tutaj w oparciu o istniejące wskaźniki, jak również w oparciu o przedstawione przez poszczególne zarządy stopnie wykorzystania infrastruktury... Ma to dla nas o tyle istotne znaczenie, że – z jednej strony – chcemy równać do najlepszych, a – z drugiej strony – spowodować rozwój naszych portów i uczynienie ich bardziej konkurencyjnymi, lepszymi konkurencyjnie od pozostałych portów przede wszystkim Morza Bałtyckiego.

Tutaj dodatkowy aspekt stanowi, oczywiście, cały obszar żeglugi śródlądowej, ale to będzie omówione na odrębnym posiedzeniu Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej. Myślę, że dzisiaj nie będzie czasu o tym wszystkim mówić.

Podsumowując – na tę okoliczność również przygotowujemy strategię rozwoju rzecznych dróg śródlądowych. Będzie ona zawierała szczegółowe rozwiązania infrastrukturalne, jak również komunikacyjne w układzie multimedialnym.

Poproszę pana ministra Brzezickiego o przedstawienie prezentacji.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Dziękuję, panie ministrze.

Zanim przekażę głos pani dyrektor Krzywdzie, która jest autorem prezentacji, chciałbym powiedzieć, że w odróżnieniu od stoczni porty są dużo wdzięczniejszym tematem. Za chwilę powie o tym pani dyrektor.

Dyrektor Departamentu Transportu Morskiego i Bezpieczeństwa Żeglugi MGMiŻŚ Katarzyna Krzywda:

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, pani przewodnicząca, szanowni państwo, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej opracowało nową strategię, jak powiedział pan minister, strategię rozwoju portów, poprzednia strategia wygasła w ubiegłym roku. Nowa strategia przygotowywana jest na nową perspektywę finansową, dlatego jest to strategia rozwoju do roku 2020 z perspektywą do roku 2030.

Proszę państwa, strategia przygotowywana przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej jest zgodna z wieloma strategiami, przede wszystkim jest zgodna ze strategiami przyjętymi w Europie, ze Strategią „Europa 2020". Strategia ta kładzie ogromny nacisk na to, żeby państwa europejskie wykorzystywały dostępne zasoby. Strategia Unii Europejskiej dla regionu Morza Bałtyckiego również dotyczy rozwoju portów morskich. W białej księdze jest mowa o utworzeniu jednolitego europejskiego obszaru transportowego. Jest również Strategia Rozwoju Kraju 2020. Kolejna strategia to Koncepcja Przestrzennego Zagospodarowania Kraju. Strategia rozwoju transportu jest ostatnią branżową strategią, z którą program rozwoju polskich portów morskich jest zgodny.

Proszę państwa, porty są w obszarze zainteresowań wszystkich państw europejskich, oczywiście, w szczególności tych, które mają dostęp do morza. Wielokrotnie są one niedoceniane. Ich rozwój jest niedoceniany i niewystarczająco podkreślany. Przede wszystkim należy zauważyć, że rola portów w wymianie handlowej państwa jest ogromna. W 2004 roku ponad 50% eksportu towarów wyprodukowanych w Polsce było wysyłane w świat przez porty morskie, w tej chwili sytuacja jest trochę inna. W 2014 roku około 30% eksportu odbywało się drogą morską przez nasze, polskie porty, to samo dotyczy importu – w 2004 roku około 20% importu przechodziło przez polskie porty morskie.

Proszę państwa, jak powiedziałam, strategia rozwoju transportu jest bardzo ważną strategią, na której opieraliśmy się przygotowując strategię rozwoju polskich portów morskich. Strategia ta określa obszary interwencji w odniesieniu do portów morskich. Jest to rozwój infrastruktury w portach i na zapleczu, zarówno od strony morza, jak i od strony lądu. Strategia określa również kierunki działań w zakresie rozwoju transportu morskiego. Są to przede wszystkim rozbudowa głębokowodnej infrastruktury portów morskich, rozwój korytarzy lądowo-drogowych i kolejowych, rozbudowa i modernizacja infrastruktury portowej.

Głównym celem programu rozwoju polskich portów morskich jest, oczywiście, poprawa konkurencyjności polski portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju. Zostały też opisane szczegółowe cele i priorytety. Priorytetem jest np. dostosowanie infrastruktury portowej do zmieniającej się struktury ładunkowej. Strategię tę niebawem państwo otrzymają. Zostanie ona również przesłana do konsultacji publicznych i społecznych.

Proszę państwa, w perspektywie finansowej na lata 2007-2013 dofinansowanie do rozwoju portów morskich, dofinansowanie infrastruktury dostępowej odbywało się przede wszystkim z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. W materiale, który państwo od nas otrzymali, były wymienione wszystkie inwestycje, które udało się

zrealizować w ramach wymienionego programu operacyjnego, inwestycje dostępowe. Jak państwo widzicie, były one realizowane przez różne podmioty. Były to PKP PLK, jeżeli chodzi o dostęp od lądu, oczywiście gminy, ale także administracja morska (w naszym przypadku Urząd Morski w Gdyni, który odpowiada za utrzymanie i rozwój infrastruktury dostępowej od strony morza).

Jest to jedna z najważniejszych inwestycji urzędu morskiego. W starej perspektywie była to modernizacja wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku, był to pierwszy etap. Został wybudowany nowy falochron. Jak państwo widzicie, wartość projektu brutto wynosiła ponad 51 000 tys. zł. Okres realizacji to lata 2010-2012.

Tutaj mamy kolejne zdjęcia.

Drugim bardzo istotnym projektem realizowanym w Gdańsku była modernizacja wejścia do portu wewnętrznego. Była to przebudowa szlaku wodnego na Martwej Wiśle. Widzą państwo mapę obrazującą Martwą Wisłę. Na zielono zostały zaznaczone miejsca, w których zostały przeprowadzone inwestycje. Na kolejnych slajdach zobaczą państwo zdjęcia z realizacji inwestycji. Tutaj również koszt był ogromny. Realizacja zakończyła się w grudniu 2015 roku. Szczególnie na tych slajdach (niestety, trochę pan przeskoczył), po lewej stronie widać, w jakim stanie były nabrzeża, po państwa prawej stronie widać inwestycje zakończone na Motławie. Na kolejnym slajdzie widać ogromną różnicę w stanie nabrzeża. Przed realizacją inwestycji na nabrzeżu naprawdę wszystko się już sypało.

Proszę państwa, w starej perspektywie, w Gdyni urząd morski nie prowadził podobnych inwestycji. W perspektywie na lata 2007-2013 na podstawie listy projektów indywidualnych były prowadzone inwestycje przez zarząd Portu Gdynia. Ponieważ będą państwo mogli na własne oczy zobaczyć, jak wygląda Port Gdynia, nie przedstawiam zdjęć, żeby nie przedłużać dzisiejszej prezentacji.

Proszę dalej.

W ramach programu operacyjnego były również prowadzone inwestycje w porcie w Elblągu. Beneficjentem w tym przypadku była gmina i miasto Elbląg.

Proszę państwa, w latach 2014-2020 w portach Gdańsk i Gdynia w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowiska, z Funduszu Spójności zostaną zrealizowane projekty o wartości ogółem prawie 2 500 000 tys. zł. Będzie tam realizowana infrastruktura portowa, infrastruktura dostępowa, w tym od strony morza. Zostaną zbudowane statki i systemy bezpieczeństwa żeglugi o wartości 460 000 tys. zł.

Proszę państwa, urząd morski na równi z zapewnieniem dostępności od strony morza jest również odpowiedzialny za bezpieczeństwo żeglugi. Musi inwestować w systemy zapewniające bezpieczeństwo na polskich obszarach morskich. Przez Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej została opracowana lista inwestycji planowanych do realizacji ze środków CEF oraz ze środków Funduszu Spójności. Propozycje, które zostały wybrane, są to projekty, które znalazły się na liście dokumentu implementacyjnego do strategii rozwoju transportu.

Zgodnie z decyzją Komisji Europejskiej, w nowej perspektywie finansowej mogą być finansowane tylko te projekty, które zapewniają dostęp do portów morskich znajdujących się w sieci bazowej TEN-T. Pozostałe porty morskie, tzw. małe porty niebędące portami o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej, będą mogły pozyskiwać fundusze z regionalnych programów operacyjnych oraz w trybie konkursowym z innych dostępnych źródeł.

Tutaj mają państwo projekty, które będą realizowane w Gdyni na podstawie przygotowanej listy.

Proszę państwa, co jest bardzo ważne, w nowej perspektywie finansowej zostanie zrealizowanych czternaście projektów na łączną sumę ponad 4 500 000 tys. zł, czyli o około 80% więcej niż w starej perspektywie finansowej.

Oczywiście mówiąc o konkurencyjności portów morskich, musimy tak przygotowywać wszystkie inwestycje i wszystkie projekty, żeby współgrały ze sobą, żeby były kompatybilne i komplementarne. Dlatego, bardzo ważna jest współpraca administracji morskiej, która realizuje swoje projekty, z zarządami portów morskich. Powinno to jednak zostać zharmonizowane w czasie z inwestycjami prowadzonymi w portach przez dzierżawców. Zidentyfikowaliśmy problemy, które powodują, że nasze porty nie są tak konkurencyjne

jak chcielibyśmy, żeby były. Przede wszystkim jest problem z dekapitalizacją infrastruktury portowej.

Proszę państwa, Najwyższa Izba Kontroli w 2011 roku stwierdziła, że jeżeli chodzi o działalność portową, przede wszystkim należy powstrzymać dekapitalizację infrastruktury portowej. Kolejna kontrola Najwyższej Izby Kontroli w 2015 roku wykazała, że jest już nieco lepiej, ale w dalszym ciągu należy skupić się na powstrzymaniu dekapitalizacji.

W tym miejscu chciałabym również przedstawić wskaźniki. Mam na myśli wielkość obrotów ładunków w portach o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Są cztery takie porty. Przy opracowywaniu strategii rozwoju portów posługiwaliśmy się danymi Głównego Urzędu Statystycznego. Stąd wskaźniki te mogą się nieco różnić od wskaźników, które są podawane przez zarządy portów.

W strategii rozwoju portów założyliśmy, że dla portu w Gdańsku wartość wskaźnika (wskaźnikiem bazowym był wskaźnik z roku 2011) podwoi się, w Gdyni – wzrośnie troszkę mniej, dlatego że z 13 000 tys. ton powinien wzrosnąć do 23 500 tys. ton.

Tutaj, proszę państwa, zestawiliśmy wielkość obrotów ładunkowych z potencjałem deklarowanym przez zarządy portów, z potencjałem przeładunkowym w portach Gdańska i Gdyni. Wyraźnie widać, że w tej chwili Gdańsk wykorzystuje 36% swojego potencjału przeładunkowego – zakładamy, że w roku 2020 będzie wykorzystywał 56%. Gdynia dzisiaj wykorzystuje 51% potencjału przeładunkowego, natomiast w roku 2020 będzie wykorzystywała ponad 80% potencjału.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Czas na zabieranie głosu przez parlamentarzystów. Kto z państwa chciałby zabrać głos?

Jeszcze pan minister?

Dobrze, proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury i Budownictwa Kazimierz Smoliński:

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, panowie posłowie, szanowni goście, jeżeli chodzi o kwestię infrastruktury, poprawy infrastruktury dostępowej do portów ze strony lądu, także infrastruktury dostępowej do stoczni (gdyż tak się składa, że zarówno w Gdyni, jak i w Gdańsku porty ze stoczniami są w jednym rejonie) to poprawa dostępu do portów poprawi też dostęp do stoczni, które, jak widzimy, też będą się rozwijały.

Problemem Polski w ostatnich latach jest zdecydowana zmiana trendu w zakresie przewożonych towarów. W roku 1990 zdecydowana większość towarów była przewożona drogą kolejową. Obecnie, po dwudziestu kilku latach, trend ten zdecydowanie się odwrócił – drogą kolejową jest przewożone dwukrotnie mniej towarów niż poprzednio a ilość towarów przewożonych drogami, ciężarowym transportem drogowym, wzrosła kilkakrotnie. Jest to problem, przed którym stoimy.

Budujemy autostrady a jednocześnie autostrady te są coraz bardziej obciążone transportem ciężarowym. Trzeba przyznać, że w tej chwili na pewnym odcinku autostrady A2 maksymalnie wykorzystana jest przepustowość autostrady, jeżeli chodzi o transport ciężarowy. Jeżeli w najbliższych latach nie odwrócimy owego trendu, nie nadążymy z budową infrastruktury drogowej, z remontami dróg. Już w tej chwili występuje zjawisko polegające na tym, że transport ciężarowy, który dojeżdża do wybudowanych autostrad, musi jechać drogami gminnymi, powiatowymi. Drogi te są po prostu rozjeżdżane. Konieczne jest wydatkowanie kolejnych miliardów. Nawet na wyremontowanych drogach odbywa się transport drogowy powodujący, że drogi są przeciążone. Jest tutaj zadanie przez Inspekcją Transportu Drogowego, żeby rygorystycznie tego przestrzegać.

W ostatnich latach nakłady finansowe w dużej mierze były ukierunkowane na budowę autostrad, dróg szybkiego ruchu, dróg krajowych. Natomiast wydatki na kolej były zdecydowanie mniejsze. W tej chwili nawet stoimy przed problemem, że jedną z barier przyspieszenia wydatkowania środków w tym zakresie jest brak projektantów linii kolejowych. Przez wiele lat szkoleni byli projektanci budowy dróg, brakuje natomiast projektantów budowy linii kolejowych.

W tej chwili prowadzimy rozmowy z Ministrem Rozwoju, żeby wprowadzić jakieś przyspieszone ścieżki, start-upy, które pozwoliłyby części projektantów przekwalifikować się, żeby ci, którzy nie mają uprawnień kolejowych, zdobyli je.

Jeżeli chodzi o prace, które trwają w tej chwili w zakresie dostępu drogowego zarówno do Gdańska, jak i do Gdyni, przede wszystkim chodzi o udrożnienie przewóz towarów na południe Europy na autostradzie A1. Konieczne jest wybudowanie brakującego odcinka autostrady A1 za Łodzią. Niestety, w perspektywie lat 2014-2023, 2014-2025 wprost w budżecie nie ma zabezpieczonych środków na ten odcinek autostrady. Niemniej rząd zrobi wszystko, żeby ten właśnie odcinek autostrady wybudować.

W bezpośredniej bliskości portów zarówno Gdańsk, jak i Gdynia, mają problem z dobrą drogą szybkiego ruchu, drogą ekspresową pomiędzy portem a autostradą bądź obwodnicą. Projektów tych również nie ma w programie budowy dróg krajowych. W Gdyni mówimy o tzw. Drodze Czerwonej. Chodzi o część OPAT-u i połączenie z portem. W Gdańsku jest to tzw. Droga Zielona. W zasadzie jeszcze nie ma decyzji, jak ma ona przebiegać. Jest duży opór społeczny, jeżeli chodzi o tzw. tunel pod Pachołkiem. Przebieg drogi ekspresowej wzdłuż wybrzeża, wzdłuż plaży w Gdańsku także budzi duże sprzeciwy społeczne. A więc jeżeli chodzi o Gdańsk, jesteśmy jeszcze daleko z jakimś ewentualnym rozwiązaniem. Jeżeli chodzi o Gdynię, jest już koncepcja, w jaki sposób to rozwiązać. Rozmawiałem zarówno z panem prezydentem Szczurkiem, jak również z marszałkiem województwa. Niewątpliwie w najbliższym czasie konieczny jest remont Estakady Kwiatkowskiego, szczególnie tzw. części gierkowskiej. Jest to droga powiatowa. W związku z tym maksymalny nacisk na oś wynosi osiem ton. Jeżeli w najbliższym czasie nie zostanie tam przeprowadzony gruntowny remont to nawet tego nie da się utrzymać. Po to, żeby można było przystąpić do remontu, musi być droga alternatywna. Myślę, że stoi tu duże zadanie zarówno przed samorządem miejskim, samorządem wojewódzkim, ale również przed rządem, żeby wybudować ów odcinek drogi.

W dalszej kolejności jest, oczywiście, budowa linii kolejowych. Tutaj też Gdynia jest w zdecydowanie gorszej sytuacji niż Gdańsk. W tej chwili jest realizowany remont, modernizacja odcinka pomiędzy Pruszczem Gdańskim a Nowym Portem w Gdańsku. Tam sytuacja zdecydowanie się poprawi. Jeżeli chodzi o port w Gdyni, dwie inwestycje, jedna zakończona, druga realizowana, pogarszają dostęp. Jedna inwestycja to budowa Forum Gdańsk częściowo na terenie dworca kolejowego, gdzie powstaje trzystumetrowy tunel, przykrycie torów. Według informacji, jakie posiadamy z portów i od specjalistów, niektóre pociągi z towarami niebezpiecznymi nie będą mogły tamtędy wjeżdżać, Gdynia praktycznie zostanie częściowo odcięta od możliwości transportu kolejowego. Alternatywę stanowi tzw. droga Kościerska, przedwojenna węglówka. Jest to linia 201, z tym że jest ona w tragicznym stanie. Jest to linia niezelektryfikowana, jednotorowa. Jest wyremontowana na małym odcinku, na którym przebiega Pomorska Kolej Metropolitarna. Jednakże inwestycja dotycząca Pomorskiej Kolei Metropolitarnej też spowodowała problemy, ponieważ na odcinku od Banina do Osowej dosyć częsty ruch pociągów osobowych powoduje ograniczenia w przejazdach pociągów towarowych. Podobne zagrożenie jest na odcinku Wrzeszcz-Gdańsk. W tej chwili Pomorska Kolej Metropolitarna jeszcze nie jeździ na odcinku Wrzeszcz-Gdańsk. Kończy trasę we Wrzeszczu, ponieważ nie ma jak wpiąć owej kolei w odcinek Gdańsk-Wrzeszcz, dlatego że tam jest linia ogólnodostępna. Są tam pociągi Pendolino, które również powodują ograniczenia w transporcie kolejowym. Ewentualne wejście Pomorskiej Kolei Metropolitarnej spowodowałoby kolejne ograniczenia w korzystaniu z torów przez pociągi towarowe.

Trzeba przyznać, że w ostatnich dwudziestu latach, szczególnie w ostatnich dziesięciu latach tzw. prędkość handlowa pociągów towarowych w Polsce radykalnie maleje, ciągle maleje. W tej chwili dochodzimy do prędkości, która sięga niecałych trzydziestu kilometrów na godzinę. Powiedzmy, że transport z Gdyni na Śląsk odbywa się ze średnią prędkością niecałych trzydziestu kilometrów na godzinę. Jest to jeden z powodów, dla których przewoźnicy nie korzystają z przewozów kolejowych. Czas dostawy jest bardzo długi. Z drugiej strony jest to też kwestia dostępu do infrastruktury.

W porównaniu do krajów Europy Zachodniej mamy zdecydowanie tańszy dostęp do infrastruktury drogowej niż do infrastruktury kolejowej. Komisja Europejska nawet

wszczęła postępowanie w tym zakresie. Mamy kilkumiliardowe roszczenia przewoźników kolejowych wobec Polskich Linii Kolejowych za stosowanie zawyżonych stawek dostępu. Gdyby okazało się, że procesy te zostaną przegrane, może to w ogóle grozić upadkiem. To znaczy de facto upadłości nie może być, ponieważ jest to spółka państwowa a państwo w całości jest właścicielem linii kolejowych. Spowodowałoby to natomiast ogromne perturbacje finansowe, łącznie z możliwością wstrzymania jakichś inwestycji bądź wstrzymania transportu. Przed takim problemem też stoimy.

Jeżeli chodzi o dwie inwestycje – kończy się remont odcinka trasy E-65 Gdynia-Gdańsk-Warszawa, pozostaje odcinek od Gdyni do Bydgoszczy i na południe, gdzie też wymagane są kolejne inwestycje (mówię też o odcinku drogi 201, tzw. drogi Kościerskiej), w tym momencie znajduje się to na etapie uzgodnień dotyczących ochrony środowiska. W tej chwili nie ma całości finansowania owego projektu, natomiast docelowo finansowanie jest, ponieważ na kolej naprawdę jest przeznaczonych bardzo dużo środków. Stanęliśmy jednak przed problemem tego, że Polskie Linie Kolejowe w ostatnich dwóch latach całą swoją energię skupiły na wykorzystaniu poprzedniej perspektywy unijnej, która kończyła się w roku 2013. Wydatkowanie środków było do końca grudnia 2015 roku. Zresztą jako Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju też robiliśmy wszystko, żeby wykorzystać środki. Spotkaliśmy się natomiast z pewnymi zaniedbaniami, jeżeli chodzi o nowe środki.

W 2016 roku nastąpi bardzo znaczne ograniczenie wydatkowania. Przewidujemy, że wobec środków z roku 2015, kiedy w zakresie infrastruktury kolejowej została wydatkowana kwota około 8 000 000 tys. zł – jak wynika z najnowszych informacji uzyskanych z Polskich Linii Kolejowych – w roku 2016 wydatkowane środki będą rzędu 4 000 000 tys. zł. A więc będzie to o połowę mniej. Powoduje to też zagrożenie wydatkowania środków do końca perspektywy, ale tym bardziej dopinguje nas do tego, żeby zwiększyć wydatkowanie w następnych latach, z tym że, jak już powiedziałem, musimy też rozwiązać problem projektantów linii kolejowych, ponieważ spotykamy się z takim problemem.

Jeżeli chodzi o drogi, powiem jeszcze, że odcinek drogi S6 do Szczecina w tej chwili jest częściowo na etapie realizacji, częściowo na etapie przygotowywania do kolejnych inwestycji. Jest zabezpieczenie finansowe na wskazany odcinek drogi ekspresowej S6. Z Elblągiem wiąże się autostrada A1 oraz kolej. Akurat nie mamy tego w projekcie, ale jeżeli port w Elblągu zacznie się rozwijać, staniemy przed problemem tego, że trzeba będzie poprawić infrastrukturę kolejową dostępu do portu, gdyż w przeciwnym razie znowu będziemy musieli wywozić drogami i, mówiąc potocznie, drogi znowu zostaną rozjeżdżone. Nie mówię o samych autostradach bądź drogach ekspresowych, ale też drogach gminnych i powiatowych.

Może to tyle z mojej strony.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Bardzo proszę państwa parlamentarzystów o zgłaszanie się do zabrania głosu.

Proszę, pan poseł Marcin Horała.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Dziękuję.

W debacie o portach poruszyliśmy dużo spraw, dużo wątków. Korzystając z przedstawionego tu zarysu strategii dla polskich portów, chciałbym zgłosić kilka uwag.

Rozumiem, że dokument ten będzie jeszcze konsultowany. Będzie okazja, żeby głębiej o nim porozmawiać. Być może warto jednak zasygnalizować kilka spraw, żeby później nam nie umknęły.

Po pierwsze, w strategicznych celach dla portów chyba warto uwzględnić też rozwój systemów IT zarządzających łańcuchem logistycznym. Odbywaliśmy już rozmowę na ten temat z panem ministrem a więc jest zorientowany w temacie. Tutaj chciałem jedynie zasygnalizować, żeby o tym pamiętać.

Druga sprawa, która na pewno występuje w Gdyni (nie wiem, czy też w innych portach, ale na pewno warto się jej przyjrzeć) to kwestia terenów, na których prowadzona

jest działalność portowa, przeładunkowa a które, w wyniku pewnych formalno-historycznych zaszłości, znajdują się poza terenem portów, nie są objęte zarządem portów. Być może nie są to sprawy super pilne, niemniej myślę, że docelowo warto doprowadzić do sytuacji, w której wszystkie tereny, na których prowadzona jest faktyczna działalność portowa, przeładunkowa, formalnie wchodzą w skład portów i są objęte zarządem spółek portowych.

Kolejna sprawa też jest tylko do zasygnalizowania – chodzi o to, żeby pamiętać, że infrastruktura dostępowa do portów to też przejścia graniczne w korytarzu Bałtyk-Adriatyk. Mam na myśli np. kwestię przejścia Zwardoń-Skalité ze Słowacją. Chodzi o to, żeby o tym też pamiętać mówiąc o dostępie do portów.

Wreszcie sprawa kluczowa i trochę mój konik, czyli kwestia portu w Gdyni.

Bardzo mnie cieszy zwłaszcza wypowiedź pana ministra Smolińskiego (któremu w ogóle chciałbym podziękować za duże zaangażowanie w te sprawy). W trójkącie: Komisja, Ministerstwo Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej oraz Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa dostrzegamy ograniczenia, które ma port w Gdyni, bariery rozwojowe, które musimy usuwać. Są deklaracje w kierunku usuwania takich barier od strony morza, gdzie chodzi o bardzo opóźnioną kwestię pogłębienia kanału portowego oraz powiększenia obrotnicy. Cieszy, że w planach ministerstwa jest to utrzymane. Inwestycja nabrała już pewnego biegu, więc można mieć nadzieję, że wreszcie zostanie zrealizowana. Jest prośba, żeby bardzo tego pilnować, żeby nie daj Boże, nie wystąpiły dalsze opóźnienia, gdyż powinno to być zrobione już jakiś czas temu. Patrząc na tendencje rozwoju rynku, port w Gdyni poniósł konkretne straty z tego tytułu, że inwestycja jest niezrealizowana. A więc wszyscy mocno pilnujmy tego, żeby wreszcie zostało to zrealizowane zgodnie z planami, jakie są w tym momencie.

Druga kwestia to kwestia dostępu oraz ograniczeń w rozwoju portu od strony lądu, dostępu lądowego. Pan minister Smoliński bardzo dobrze opisał wszystkie problemy. Skondensuję je w dwie sprawy kluczowe. W zakresie dostępu drogowego jest to kwestia tego, że port w Gdyni nie ma bezpośredniego połączenia z systemem dróg krajowych, to znaczy nie da się z portu wjechać bezpośrednio na drogę krajową, co wiąże się ze wszystkimi wynikającymi z tego konsekwencjami, np. ograniczeniem ładowności samochodów, które wyjeżdżają z portu lub dowożą towary do portu. Z kolei kwestia dostępu kolejowego to postępujące zapychanie się linii E65, właściwie bezalternatywnej. Lada moment grozi nam to absurdalną sytuacją, kiedy towary do portu w Gdyni trzeba będzie wozić przez Słupsk, przez Koszalin. Nie powinniśmy do tego dopuścić.

Po to, żeby został ślad na piśmie po naszych dyskusjach, żeby pani ministrowi infrastruktury i budownictwa dać pewną podstawę do dalszych działań, chciałbym zgłosić, zaproponować krótkie stanowisko, dezyderat sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, które skierowalibyśmy w tej sprawie do Ministra Infrastruktury i Budownictwa. Pozwolę sobie je odczytać, ponieważ są to trzy krótkie akapity:

„Komisja dostrzega znaczące braki i zaniedbania w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, które w najbliższym czasie stanowić mogą poważną przeszkodę dla dalszego funkcjonowania i rozwoju portu.

Aktualne połączenie portu z systemem dróg krajowych przez Trasę Kwiatkowskiego, drogę powiatową, której stan techniczny spowoduje wkrótce konieczność kompleksowego remontu, jest niewystarczające. Zdaniem Komisji w tym stanie rzeczy szczególnie ważnym zadaniem jest połączenie trasy S6 od Obwodowej Trójmiasta do ul. Janka Wiśniewskiego (tzw. Droga Czerwona), które powinno być zrealizowane jako pierwszy etap Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT).

Komisja dostrzega również narastający problem niewystarczającej przepustowości trójmiejskiego węzła kolejowego. Jest to problem szczególnie palący w kontekście wzrostu przeładunków w trójmiejskich portach oraz tendencji rozwoju przewozów intermodalnych. Konieczne jest przeprowadzenie modernizacji linii kolejowej 201 (dawnej magistrali węglowej) do standardu umożliwiającego jej wykorzystanie na odcinku Bydgoszcz-Gdynia jako alternatywnej wobec linii E65 trasy dowozu towarów do i z trójmiejskich portów.

Komisja zwraca się z prośbą do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, aby koordynując i współpracując z podmiotami takimi jak: Miasto Gdynia, Zarząd Portu Morskiego w Gdyni, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy też PKP Polskie Linie Kolejowe i inne, doprowadził do szybkiej realizacji wyżej wymienionych inwestycji".

Byłbym bardzo zobowiązany, gdyby Komisja przyjęła takie stanowisko, gdyż ono też dałoby panu ministrowi podstawę do tego, żeby przeprowadzić dalsze działania, uruchomić niezbędne a spóźnione jak np. w przypadku OPAT-u, pewnie z dziesięć lat, działania, żebyśmy wreszcie rozpoczęli kolejne kroki w kierunku realnej realizacji inwestycji a co za tym idzie – usunięcia barier rozwojowych, które stoją przez portem w Gdyni.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Nie wiem, jak to jest z dezyderatem. Czy można go gdzieś wydru kować, żeby posłowie mogli go otrzymać?

Jeżeli można skserować to, bardzo proszę.

Trzeba było słuchać, panie pośle, za chwilę wrócimy do tego tematu.

Jako następny do głosu zgłaszał się pan poseł Sławomir Nitras, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Właśnie słuchałem, ale specyfiki trójmiejskiej nie znam tak dobrze jak zachodniopomorskiej. Wydaje mi się, że dezyderaty powinniśmy przyjmować po wcześniejszym zapoznaniu się z nimi, żeby została zachowana powaga zarówno owego dokumentu, jak też prac Komisji. Projekty powinny być przedstawiane nie przed kilkoma minutami, ale wcześniej. Zawsze był dobry zwyczaj, że projekty dezyderatów przedstawiało się wcześniej a nie na posiedzeniu, ale – do rzeczy.

Chciałbym zapytać o dwie rzeczy odnośnie do działań ministerstwa w stosunku do portów.

Moje pierwsze pytanie brzmi tak. Jak wiemy, wielkie zadania inwestycyjne, przed którymi stoją porty, wymagają również bezpośredniego zaangażowania spółek w realizację owych projektów. Przynajmniej w tych portach, które znam, dostrzegam mechanizm, kiedy od lat tolerowane jest... Nie mówię, że jest to tylko złe. Dostrzegam też w tym pewne pozytywy, ale wydaje mi się, że pewna przejrzystość musi być. Otóż dostrzegam mechanizmy polegające na tym, że duże podmioty prywatne funkcjonujące w porcie mogą, korzystają z przywileju poddzierżawiania terenów na rzecz kolejnych podmiotów. Dostrzegam w tym uszczuplenie, potencjalne uszczuplenie dochodów spółek, a po drugie, pewną nierównowagę w dostępie do infrastruktury. Chciałbym zapytać: jakie plany macie państwo w tej materii, czy macie jakieś plany modyfikacji polityki prowadzonej przez spółki, czy jest to nadzorowane przez ministerstwo?

Druga kwestia.

Żałuję strasznie, że prezentacje, które są niezmiernie ciekawe i często oparte na danych, do których nie mamy dostępu... W prezentacji pojawiła się (przepraszam, ale zacytuję, gdyż nie chciałbym podawać tego z pamięci) wartość zakładanego wskaźnika obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu do roku 2020.

Chciałbym o to zapytać. Po pierwsze, chciałbym poprosić o prezentację. Czy w innym trybie niż dostęp do informacji publicznej możemy je od państwa dostać? Po drugie, chciałbym zapytać w oparciu o co, w jaki sposób, państwo projektujecie wspomniany wskaźnik do roku 2020.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Dziękuję za skupienie się na formalnoprawnych aspektach posiedzenia naszej Komisji.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Pod tym względem zawsze może pani na mnie liczyć.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Właśnie widzę.

Nasza Komisja składa się z posłów, którzy też posiadają taką orientację, gdyż w porcie często spotykamy się z osobami, które zajmują się tą tematyką. Mam nadzieję, że wiedza ta ułatwi panu szybkie zerknięcie do materiałów, które panowie ministrowie potem przekażą i nie będzie to stanowiło jakiegoś minusa lub utrudnienia w pana pracy.

Chwileczkę…

Natomiast co do materiałów – oczywiście, dostaniecie je państwo, ponieważ poprosiłam już panów ministrów, żebyśmy materiały te dostali. Jednak nie wszystko da się przewidzieć. W związku z tym nie ma problemu, żebyśmy potem jako prezydium rozesłali materiał do wszystkich członków Komisji.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Jeżeli tak to pani odebrała to przepraszam, nie było moją intencją, żeby w jakikolwiek sposób próbować utrudniać prace. Poprosiłem o materiały i dziękuję, że je dostaniemy.

Jeżeli natomiast chodzi o projekt dezyderatu, chciałem jedynie zwrócić uwagę na fakt, że dobrym zwyczajem jest, kiedy takie dokumenty trafiają do nas wcześniej, nie po to, żeby komukolwiek utrudniać prace, tylko po to, żeby nasza praca miała rzetelny charakter.

Oczywiście, mogę podnieść rękę za dezyderatem, ale wolałbym skonsultować go z osobami, które się na tym znają, zapoznać się z przedstawionymi propozycjami. Chodzi tutaj o elementarny szacunek dla pracy, którą wykonujemy, jak też o pewną rzetelność.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo lubię słowo „szacunek", dlatego też poprosiłam o skserowanie. A że jest to posiedzenie Komisji a nie wycieczka, na obecnym posiedzeniu dezyderat zostanie omówiony.

Mam nadzieję, że pana ręka również znajdzie się w górze, żeby wesprzeć Gdynię w jej zamierzeniach zmierzających ku sprawności funkcjonowania portu w Gdyni.

Bardzo proszę, pan poseł Horała.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Panie pośle, to mój wniosek, więc bardzo proszę o wybaczenie posłowi pierwszej kadencji. Może nie wszedłem jeszcze w obowiązujące zwyczaje, na przyszłość postaram się poprawić i podobne wnioski przedstawiać wcześniej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Też przepraszam za niedociągnięcia.

Pan poseł…

Chwileczkę, gdyż był jeszcze pan poseł Piotr Misiło. Pan poseł zgłaszał się czy mi się zdawało?

W takim razie – pan poseł Lamczyk. Bardzo proszę pana posła.

Poseł Stanisław Lamczyk (PO):

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, szanowni państwo, rzeczywiście, inwestycje, które podał pan poseł Horała, są dla Gdyni bardzo istotne. Jak wiemy, w poprzedniej kadencji wraz z panem prezydentem Szczurkiem walczyliśmy o Drogę Czerwoną. Wiem, że urząd miasta realizuje studium wykonalności przy pomocy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Trasa kolejowa 201 też jest bardzo potrzebna.

Chciałbym podziękować panu ministrowi Smolińskiemu za zaangażowanie.

Chciałbym też podziękować panu ministrowie Stommie, że angażuje się w owe sprawy bardzo dynamicznie.

Ponadto chciałbym powiedzieć, że w zasadzie pierwszy odcinek trasy 201 Gdynia-Kościerzyna wkrótce będzie można realizować, gdyż o ile wiem, są założenia „projektuj i buduj" a studium wykonalności ma być zrobione na początku marca, a więc – nie czekając – będzie można przystąpić do realizacji pierwszego odcinka.

Pan minister Smoliński martwił się o rozwożenie ładunków z Gdańska. W ubiegłym tygodniu miałem spotkanie z przedstawicielami LOTOS Kolej. Oni również się tym martwią.

Panie ministrze, wydaje mi się, że trzeba sobie tutaj przypomnieć o trasie 203. Wiemy, że jest to trasa podwójna. Brakuje tylko kawałka torów (zdaje się, że z Pudłowca do Chojnic,), które można uzupełnić i puszczać ładunki i z LOTOS-u, i z portów. Z trasy 203 później możemy skierować je do trasy 210 i na południe Polski. Trasę Kaliningrad-Kostrzyn trzeba szybko reaktywować, jak również robić elektryfikację.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Pan poseł Arkadiusz Marchewka, bardzo proszę.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie ministrze, chciałbym zapytać o kwestię, która została wskazana w prezentacji a mianowicie – wielkość obrotów ładunkowych w portach o podstawowym znaczeniu dla naszej gospodarki. Chciałbym zwrócić uwagę, że w prognozie do 2020 roku w porcie w Gdańsku przewiduje się zwiększenie owego wskaźnika o 70% a w porcie w Gdyni – praktycznie o 40%. W zespole portów Szczecina i Świnoujścia zdecydowanie mniej, gdyż jedynie o 25%.

W związku z tym, chciałbym prosić o doprecyzowanie pewnych kwestii. Czy działania inwestycyjne, które zostały wskazane w prezentacji na wcześniejszych slajdach, czy działania dotyczące realizacji przedsięwzięć na wschodnim wybrzeżu, czy wskaźnik ten jest determinowany właśnie tymi inwestycjami, które zostały wzięte pod uwagę w zestawieniu, czy też metodologia ta była opracowywana w jakiś inny sposób?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie pośle.

Pan senator Jerzy Wcisła.

Senator Jerzy Wcisła:

Witam państwa.

Oczywiście, nie jestem członkiem komisji sejmowej, za to od wielu lat działam na rzecz rozwoju dróg wodnych a także kanału przez Mierzeję Wiślaną, ale to akurat nie dotyczy tego punktu. Byłem członkiem założycielem konsorcjum. Jestem też członkiem założycielem zespołów, które zajmują się rewitalizacją międzynarodowych dróg wodnych E40 i E70. Właściwie byłem, ponieważ od czasu, kiedy jestem senatorem, w pracach zespołów uczestniczę mocno gościnnie.

Była mowa o dostępności do portów, szczególnie Polski wschodniej, czyli tych, które od śródlądzia opierają się o Wisłę. O dostępności od morza nie będą mówił, ponieważ pewnie będzie o tym mowa za chwilę w kontekście Elbląga. Jeżeli chodzi o stronę śródlądzia, proszę państwa, europejskie porty, porty Europy Zachodniej (Rotterdam, Amsterdam) funkcjonują tak dobrze między innymi dlatego, że mają zabezpieczoną drugą stronę, czyli wypływ ładunków z portu. Na przykład port w Rotterdamie współpracuje z około setką portów w promieniu około tysiąca kilometrów.

Jeżeli chodzi o Polskę, mamy dramat polegający na tym, że od pięćdziesięciu lat w nasze drogi wodne nikt nie inwestował. Są tam ogromne zaległości. Praktycznie dzisiaj nie są one żeglowne. Wyliczono, jaki jest koszt udrożnienia około 2 tys. kilometrów dróg w Polsce, które są ujęte w konwencji AGN, które są głównymi drogami wodnymi połączonymi z portami wodnymi, praktycznie ze wszystkimi większymi ośrodkami w Polsce. Jest to ogromna kwota, ponieważ wyliczono, że wynosi ona około 140 000 000 tys. zł dla wszystkich dróg wodnych. Doprowadzenie ich do stanu zgodnego z rozporządzeniem dotyczącym dróg śródlądowych to koszt ponad 40 000 000 tys. zł.

Proszę państwa, zrobiliśmy własną analizę dla samej Wisły, czyli Gdańska oraz pośrednio dla portu elbląskiego. Z analizy tej wynika, że zapotrzebowanie przewozów po Wiśle, wynosi 8500 tys. ton rocznie, takie będzie zapotrzebowanie około roku 2020.

Gdyby połączyć to z drogą wodną, która prowadzi z Polski na Zachód, czyli połączyć Wisłę z Odrą, mamy drugie 4000 tys. ton. Łączny koszt przystosowania drogi wodnej Wisła-Odra wynosi około 10 000 000 tys. zł.

Proszę państwa, nie jest to kwota niemożliwa do osiągnięcia, a jest to warunek tego, żeby porty morskie i porty śródlądowe mogły się w Polsce rozwijać.

Umawialiśmy się już z panem ministrem, żeby spotkać się z zespołami. Oczywiście, Polska nie wygeneruje kwoty 140 000 000 tys. zł w krótkim czasie. Nasze zespoły spotkały się z komisarzem do spraw dróg śródlądowych w Brukseli. Po naszych rozmowach Unia Europejska stanęła na stanowisku, że podpisanie konwencji AGN, która otwiera Polsce dostęp do środków na rzecz rozwoju dróg śródlądowych, między innymi do programu Marco Polo, byłoby możliwe, gdyby Polska przedstawiła racjonalny program dostosowania dróg śródlądowych do standardów europejskich. Chyba warto o to zabiegać, ponieważ z własnych środków budżetowych nigdy nie doprowadzimy dróg wodnych do ładu.

Ważna jest też następna rzecz. Mówiliśmy wcześniej o remontach, o jednostkach pływających. W Polsce jest tak mało jednostek pływających, że pieniądze, które są na remonty barek i jednostek śródlądowych nie są wykorzystywane, ponieważ cały nasz transport wyprowadził się na Zachód. Nasze statki i barki nie pływają po Polsce. Nawet nie chcą państwowych pieniędzy na remonty. Po to, żeby ruszyć śródlądzie i dać szansę portom morskim, musimy wejść w europejską politykę transportową, musimy doprowadzić do rozmów w sprawie podpisania przez Polskę konwencji AGN oraz zbudować kilkuletni program na rzecz rozwoju dróg śródlądowych i transportu żeglugowego.

Dziękuję bardzo.

Dodam jeszcze jedną rzecz, ponieważ mówiłem o ogromnych nakładach. Na drodze wodnej od Gdańska Wisłą do Bydgoszczy i do Odry wygenerowaliśmy około czterdziestu miejsc, które stanowią wąskie gardła. Gdyby te czterdzieści miejsc zagospodarować, można by było uruchomić podstawowy transport barkowy na drogach śródlądowych.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie senatorze.

Żegluga śródlądowa, związane z tym projekty i tematy będą omawiane na innym posiedzeniu Komisji. Dzisiaj skupiliśmy się na... Zapraszam na posiedzenie Komisji poświęcone temu tematowi, dziękuję natomiast, że pan przyjechał.

Na koniec pan poseł Tadeusz Aziewicz – bardzo proszę, panie przewodniczący.

Przepraszam, jeszcze pan poseł Wilk.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Blisko siedzę, dlatego mnie nie widać.

Dzisiaj mówimy między innymi o zaniedbaniach oraz o dostępności do portów od strony lądu. Akurat to jest temat naszego panelu. W związku z tym chciałbym się skupić na tym właśnie temacie.

Jeżeli chodzi o Elbląg, na pewno problemem związanym z dostępnością do portu od strony lądu, barierą nie do przezwyciężenia w tej chwili jest między innymi most w Nowakowie. Od dawien dawna jest przygotowany projekt dotyczący stworzenia obwodnicy północnej Elbląga, która jednocześnie przechodziłaby nad rzeką Elbląg i nad Kanałem Jagiellońskim i dalej łączyła się z trasą szybkiego ruchu S7, która w tej chwili jest budowana, która łączyłaby się z drogami krajowymi. Na pewno samorząd Elbląga oraz samorządy gmin sąsiednich nie są w stanie zrealizować takiej inwestycji. Proszę szczególnie pana ministra Smolińskiego, żeby wziął pod uwagę, że nawet jak się przekopiemy przez Mierzeję Wiślaną (teraz wszyscy chcą nam pomagać w kopaniu, kiedyś nie było tylu chętnych), mimo wszystko, barierę będzie stanowił most w Nowakowie.

Drugim spartaczonym mostem, o którym należy powiedzieć, jest most w Kępkach. Była droga alternatywna przez Szkarpawę i Nogat do Gdańska, ale – niestety – po skosie postawiono most, w związku z czym ciężko się pływa po rzece barkami, ponieważ most jest usadowiony za nisko. Jest problem z przepłynięciem zestawem barek pod mostem.

Siedzą tu fachowcy, którzy mogą szerzej powiedzieć na ten temat.

Trzecia, ostatnia sprawa, ponieważ nie chcę za długo zabierać głosu. Nie wiem, gdzie ją ulokować, dlatego powiem o tym w tym punkcie.

Barierą, która utrudnia funkcjonowanie portu w Elblągu, jest brak odpraw fitosanitarnych. W związku z tym, że sprawy te muszą być wykonywane na lądzie, jest to też jakaś bariera nie do przeskoczenia od strony lądu, której nie potrafimy załatwić od wielu lat. Właściwie zależy to od dobrej woli Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi, od życzliwości, od jednego podpisu na rozporządzeniu, ponieważ budynek jest, fachowcy są, obiekt jest przygotowany. Głupotą będzie, jeżeli będą przyjeżdżali z Braniewa, kiedy jest propozycja z Elbląga, żeby odprawiać soję lub inne ładunki, które możemy przywozić z Rosji. Dlatego jest prośba, żeby odprawy fitosanitarne też gdzieś zapisać w naszym projekcie.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Pan poseł Tadeusz Aziewicz, bardzo proszę.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, pan poseł Wilk przed chwilą przypomniał, że temat, nad którym w tej chwili debatujemy, został sformułowany w następujący sposób: „Porty wschodniego wybrzeże, zaniedbania, najpilniejsze plany inwestycyjne".

Pewnie z uwagi na takie właśnie sformułowanie tematu dotychczas nie rozmawialiśmy o czymś, o czym chyba warto powiedzieć a mianowicie – o wielkim wysiłku inwestycyjnym naszych portów i ich znakomitych wynikach ekonomicznych. Naprawdę w ostatnich latach w naszych portach wydarzyło się bardzo dużo. Potężne środki (i własne, i europejskie) zostały zaangażowane w budowę nowych nabrzeży, w realizację ogromnej liczby inicjatyw, które zwiększają konkurencyjność naszych portów.

Chciałbym też powiedzieć że doceniam dezyderat, który przedstawił nam pan poseł Horała. Doświadczenie posła nie pierwszej, ale czwartej kadencji (jedenasty rok jest mi dane pracować w Sejmie) podpowiada mi, że tego rodzaju inicjatywy na ogół są poprzedzone wcześniejszymi uzgodnieniami. Przeczuwam, że pan minister Smoliński za chwilę poprze dezyderat, co dobrze rokuje na przyszłość, dlatego że akurat są to ze wszech miar inicjatywy ważne i nie do końca nowe.

Pamiętam październik tamtego roku oraz porozumienie, które zawierała ówczesna wiceminister infrastruktury, pani Dorota Pyć, między innymi, z gdyńskim samorządem. Padły wówczas określone zobowiązania. Chciałbym się dowiedzieć, na ile pan minister Smoliński ma świadomość owych ustaleń, gdyż pewna ciągłość w rządzeniu obowiązuje, na ile też jest skłonny akceptować kierunek, który wcześniej reprezentowała, promowała pani Dorota Pyć. Jeżeli tak, to bardzo dobrze. Mogę zapewnić o pełnym poparciu opozycji w tej materii, dlatego że są to niezwykle ważne inicjatywy i dla gdyńskiego portu, i dla naszego regionu, i dla całej Polski.

Jeżeli chodzi o redakcję dezyderatu, dobrym obyczajem w Komisji było, że – oczywiście – po dyskusji dezyderatem zajmuje się prezydium Komisji, które dopracowuje dezyderat redakcyjnie a Komisja przyjmuje go na kolejnym posiedzeniu.

Będę namawiał, żeby jednak pokazać jakąś historię prac nad owym zagadnieniem, ponieważ zagadnienie to nie jest nowe a im więcej środowisk wspiera tak ważną inicjatywę, tym lepiej.

Dziękuję pięknie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MIiB Kazimierz Smoliński:

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Może najpierw odniosę się do tego, co powiedział pan poseł Wilk – niestety, ani most w Nowakowie, ani most w Kępkach nie są ujęte w żadnym planie budowy i remontów dróg krajowych. Jest to dla mnie, że tak powiem, nowość.

Jeżeli chodzi o wypowiedź pana przewodniczącego Aziewicza na temat porozumienia pomiędzy panią wiceminister Pyć a samorządem wojewódzkim, przepraszam – miejskim z Gdyni, z przykrością muszę stwierdzić, że porozumienie to do mnie nie dotarło. Nie wiem, co się z nim stało. W takim razie postaram się odnaleźć je gdzieś w ministerstwie, jeżeli jest. Jeżeli zostało podpisane (a zakładam, że tak), oczywiście, będę starał się je realizować. Nie uchylam się od tego. Ciągłość władzy, rzeczywiście, obowiązuje.

Mamy natomiast jeden problem. Jeszcze jedna informacja. Program budowy dróg krajowych zakłada inwestycje w Polsce na lata 2014-2023 rzędu 198 000 000 tys. zł. Środki finansowe zabezpieczone na ten okres ze środków unijnych i budżetowych są w wysokości tylko 107 000 000 tys. zł, brakuje kwoty ponad 90 000 000 tys. zł. Nie uchylamy się od realizacji programu. Zakładamy, że będą oszczędności związane z przetargami, że w przyszłości zwiększą się też dochody budżetu państwa, że będziemy w stanie realizować projekt, ale dziura jest tak duża, że jest duża obawa, iż część inwestycji przewidzianych w projekcie, nie zostanie zrealizowana.

Stoję na stanowisku (resort infrastruktury też stoi na stanowisku), że – przede wszystkim – będziemy realizowali te inwestycje, które mają znaczenie ogólnopolskie, które są strategiczne dla państwa polskiego. Inwestycje, o których tutaj mówimy dotyczące dostępu do portów, mają taki charakter. Zakładam, że będzie to realizowane w całej rozciągłości, o czym wcześniej mówiłem.

Deklaruję więc wsparcie dla owych inwestycji.

Powtarzam, że mają one strategiczne znaczenie dla państwa polskiego i będą dla rządu priorytetem.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie ministrze.

Jeszcze pan poseł Marcin Horała.

Poseł Marcin Horała (PiS):

Krótkie *ad vocem*.

Akurat wtedy, kiedy wzmiankowany list intencyjny był podpisywany, występowałem jeszcze w roli gdyńskiego samorządowca a nie posła, znam więc sprawę bardo dobrze.

Pana ministra, któremu dostarczyłem już wpis na stronach miasta, chciałbym uspokoić – myślę, że ministerstwo nie będzie miało żadnego problemu z realizacją owego listu, ponieważ stroną zobowiązującą się było przede wszystkim miasto Gdynia. Zobowiązało się do przeprowadzenia różnego rodzaju analiz, studiów. Ministerstwo ze swej strony zobowiązało się do wzięcia pod uwagę efektów owych analiz. Jesteśmy przekonani, że tak właśnie będzie, że ministerstwo weźmie je pod uwagę a nawet więcej, w sposób bardziej aktywny, jak już deklarował pan minister, będzie się przyczyniać do realizacji inwestycji.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, ponieważ głosy członków Komisji były w tonie konsensusu w sprawie pomocy na rzecz dobrego funkcjonowania portów – mimo wszystko, przepraszając za niedociągnięcia, będę jednak optowała za tym, żeby przyjąć dezyderat w Gdyni.

Myślę, że posłowie wszelkich opcji wypowiadali się na ten temat a nawet rozszerzali pewien zakres potrzeb, jeżeli chodzi o port w Gdyni. Po to, żeby było to strategiczne działanie, rzeczywiście od razu musimy zwracać uwagę na zapotrzebowanie naszych portów.

W związku z tym, jeżeli macie państwo jakieś propozycje zmian w dezyderacie, bardzo proszę, żeby zgłosić je teraz.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Przynajmniej do końca posiedzenia…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dobrze, zostawiam kwestię treści do końca posiedzenia, potem do tego wrócimy.

Teraz poproszę pana ministra o odpowiedź a, następnie, poproszę o zabranie głosu zaproszonych gości.

Proszę, panie ministrze.

Pan minister Brzezicki, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Pan poseł Nitras pytał o poddzierżawę terenów portowych.

Wygląda to w ten sposób, że na każdą poddzierżawę terenu portowego, który jest już wydzierżawiony jakiemuś tam operatorowi, dzierżawca musi uzyskać zgodę zarządu portu. Chcemy to jeszcze uzupełnić i spowodować, żeby zarządy portów partycypowały również w ewentualnym zysku.

Uważam (myślę, że koledzy są ze mną zgodni), że 50% nadwyżki powinno przypadać zarządowi portu a drugie 50% – dzierżawcy z tego względu, że wykazał jakąś akwizycję. Nadwyżka powinna być dzielona na pół, oczywiście, zawsze za zgodą zarządu portu.

Któryś z panów posłów pytał o wzrosty, o to, że w Świnoujściu i w Szczecinie wzrost jest o 3000 tys. ton a w Gdańsku aż o 40%.

Poproszę tabelę dalej. Zaraz panu powiem, dlaczego. Proszę zauważyć…

Poseł Sławomir Nitras (PO):

To nie ta tabela.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Wiem, ale najpierw proszę spojrzeć na tę tabelę, na procent wykorzystanego potencjału.

W Gdańsku jest to 36% a w Gdyni – 51%, dlatego w Gdańsku jest największy potencjał wzrostu. Po prostu o to chodzi.

Jeżeli natomiast chodzi o Świnoujście i Szczecin oraz tak mały ruch, nawet przy założeniu 12,5 metra na torze, myślę, że poprzedni zarząd po prostu nie miał wizji, jak uaktywnić port.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Przepraszam, ale musi być porządek na sali, ponieważ posiedzenie jest nagrywane, panie pośle.

Może teraz pan minister dokończy…

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Teraz przejdę do planów, ponieważ pytacie państwo, skąd bierzemy perspektywę.

Podam panu, na podstawie czego ją budujemy. Postaram się to szybko przeczytać, dlatego że będzie to nudne: Strategia Rozwoju Kraju 2020, Strategia rozwoju Portu Gdańsk 2027, Strategia rozwoju Portu Gdynia, Strategia rozwoju portów morskich Szczecin i Świnoujście 2027, strategia rozwoju społecznego-gospodarczego województwa, itd., itp.

Są to dane, również dane dotyczące eksportu i importu w skali całej gospodarki, które pozwalają nam na szacowanie tego w takiej a nie innej wysokości.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Pani dyrektor przedstawiała te dane.

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Arkadiusz Marchewka (PO):

Dziękuję, pani przewodnicząca.

Panie ministrze, moje pytanie jest takie: czy procentowy wzrost wykorzystania potencjału, o którym pan mówił, wynika tylko i wyłącznie z realizacji inwestycji w portach czy jeszcze z jakichś innych czynników?

Dziękuję.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Panie pośle, mówimy o tym, co dzisiaj już mamy. Potencjał, który jest, to jest.

Proszę zauważyć, że port w Gdyni wykorzystuje go w 51% a Gdańsk – tylko w 36%. Chodzi o inwestycje, które już są poczynione przez Skarb Państwa, na które poszło ileś tam miliardów środków unijnych. Zawsze składa się to z dwóch rzeczy – z rzeczy oraz z człowieka. Rzecz jest, dołożone do tego człowiek i akwizycja spowodują przyspieszenie wykorzystania potencjału. W Gdańsku są największe niedomagania.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panu ministrowi i panom posłom.

Zapraszam gości do zabierania głosu.

Bardzo proszę, pan prezydent Wojciech Szczurek.

Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek:

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni goście, chciałbym podziękować bardzo serdecznie za podjęcie niezwykle ważkiego tematu, jakim jest dostęp – przede wszystkim, od strony lądu – do gdyńskiego portu.

Realizowane od wielu lat bardzo śmiałe, właściwe o historycznym znaczeniu inwestycje w infrastrukturę portową, w dostęp do portu od strony wody, realizowane zgodnie z harmonogramem pogłębienie toru podejściowego do portu oraz obrotnica, to wszystko są wielkie działania, które już są wykonywane. Te, które są przed nami, czyli wielka infrastruktura kolejowa, która będzie służyła przenoszeniu ładunków w większej skali, na co zwracał uwagę pan minister Smoliński, z układu drogowego na układ kolejowy, tak naprawdę w przyszłości będą podlegały bardzo silnemu ograniczeniu.

Zwracam na to uwagę, że być może pozór stanu faktycznego, który funkcjonuje dzisiaj, daje poczucie względnego spokoju. Chciałbym jednak podkreślić, że port gdyński jest portem, który w sensie prawnym oraz w sensie faktycznym nie jest bezpośrednio połączony z układem dróg krajowych. Co to w praktyce oznacza? W praktyce oznacza to tyle, że brak dostępu prawnego...

Przypomnę Trasę Kwiatkowskiego. Jak wcześniej było wspomniane, Gdynia nie tylko wielokrotnie deklarowała, ale też wielokrotnie angażowała swoje środki budżetowe (zresztą znakomicie współpracując z gdyńskim portem) w rozwiązywanie problemów transportowych portu gdyńskiego, portu o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej. Angażowała znacznie środki budżetu miasta Gdynia.

Dzisiaj brak jest możliwości prawnego połączenia, brak jest bezpośredniego połączenia w sensie formalnym. Trasa Kwiatkowskiego jako droga gminna oznacza nic innego jak to, że dzisiaj faktycznie z gdyńskiego portu właściwie nie powinien wyjechać żaden kontener. Prawnie dopuszczalny nacisk na drogach gminnych wynosi 8,5 tony na oś. Gdyby Inspekcja Transportu Drogowego stanęła dzisiaj na Trasie Kwiatkowskiego, mogłaby gdyński port zamknąć z dnia na dzień.

Są to gigantyczne zapóźnienia wynikające, drodzy państwo, tak naprawdę z zaniechania woli rozwiązania problemu.

Wielokrotne próby rozwiązania problemu zarówno na poziomie regionalnym, jak i krajowym, próby uczynienia z Trasy Kwiatkowskiego drogi krajowej nie przynosiły rezultatu. Stan faktyczny jest taki, że Trasa Kwiatkowskiego była realizowana w trzech częściach. Pierwszy etap był realizowany w latach 70., drugim etapem było połączenie gdyńskiego portu z ulicą Morską w latach 90. W latach 2000. udało się do końca zrealizować projekt połączenia ulicy Morskiej z Obwodową Trójmiasta.

Jeżeli chodzi o stan techniczny infrastruktury, która została wybudowana w latach 90., drodzy państwo, w sensie faktycznym nadaje się ona do wyburzenia i wybudowania od nowa. Co to oznacza? Dynamicznie rozwijający się gdyński port, perspektywy, na które przed chwileczką zwracał uwagę pan minister Brzezicki, perspektywy możliwości rozwojowych portu, za chwilę będą zatkane. Gdybyśmy chcieli zmierzyć się z przebudową, remontem Trasy Kwiatkowskiego, de facto na cztery lata musielibyśmy wyłączyć gdyński port z funkcjonowania. Zamiast wskaźnika wzrostu, byłby wskaźnik spadku. Dzisiaj port funkcjonuje.

Stan faktyczny jest taki, że dzisiaj Inspekcja Transportu Drogowego przymyka oko. W sensie technicznym wykorzystujemy jeszcze ledwie żyjącą infrastrukturę Trasy Kwiatkowskiego, która powstała w latach 70.

Słowa wdzięczności kieruję pod adresem pana ministra Smolińskiego. Mieliśmy już okazję o tym rozmawiać. Jestem niezwykle zbudowany podejściem do inwestycji, które mają znaczenie nie w wymiarze lokalnym.

Proszę państwa, jest to rzecz, o której musimy myśleć w kategoriach krajowych. Port o podstawowym znaczeniu dla gospodarki narodowej pracuje na rzecz całego państwa.

Oczywiście, w pełni podzielam pogląd, że jest to nie tylko kwestia Drogi Czerwonej, która jest alternatywą dla Trasy Kwiatkowskiego. Dlatego bardzo dziękuję za zgłoszony postulat. Gorąco zachęcam do przyjęcia dezyderatu w sensie symbolicznym właśnie tutaj, w Gdyni. Myślę, że ów głos wybrzmi stąd w sposób bardzo szczególny.

Bardzo serdecznie dziękuję Komisji, pani przewodniczącej za podjęcie inicjatywy, gorąco zachęcając do przyjęcia.

Bardzo dziękuję także za podjęcie współpracy pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury i Budownictwa a Ministerstwem Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Drodzy państwo, mamy tu do czynienia ze specyfiką polegającą na tym, że inwestycje drogowe ważne w wymiarze całego kraju w przypadku portów i dostępu do portów muszą uzyskać realne wsparcie obu resortów. Stąd dzisiaj dziękuję za słowa, które tutaj padły. Na pewno w Gdyni je doceniamy. Żywimy głęboką nadzieję, że działania podejmowane przez oba resorty oraz Komisję przyniosą w przyszłości rezultaty, jakże oczekiwane z punktu widzenia perspektyw gdyńskiego portu oraz terenów stoczniowych, o czym dzisiaj też była mowa.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie prezydencie.

Bardzo proszę, oroszę o przedstawienie się. Proszę usiąść i mówić do mikrofonu.

Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Edward Fortuna:

Edward Fortuna, wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność".

Pani przewodnicząca, szanowni zebrani, oczywiście, mam świadomość, że czasu jest niewiele, dlatego kwestie, które chciałbym poruszyć, zasygnalizuję hasłowo.

Konwencja MOP nr 137 (oraz zalecenia do niej nr 145), która została ratyfikowana przez Polskę w 1979 roku a która reguluje (a przynajmniej powinna regulować) pracę pracowników przeładunkowych w portach, oprócz Dziennika Ustaw, dzięki któremu znalazła się w naszym prawodawstwie, nie znajduje odzwierciedlania w żadnych aktach prawnych, które by ją wprowadzały (jest to Dziennik Ustaw nr 10 z 1979 roku, poz. 60). Żadnych innych aktów wykonawczych, które regulowałyby pracę dokerów w Polsce, nie ma. Cieszy nas perspektywa rozwoju portów, ale – z drugiej strony – pracownik portowy spotyka się z coraz większą liberalizacją pracy w portach.

Dyrektywa unijna, która miała to regulować, na szczęście została odrzucona i odesłana do lamusa, miejmy nadzieję, że na zawsze, że kolejny raz nie będzie się próbowało wepchnąć ją w jakiś sposób kolanem, jak to było czynione do tej pory. Niemniej w naszych portach polskich odczuwamy, że dyrektywa ta – niestety – przybiera realne kształty. Coraz więcej jest pracowników zza wschodniej granicy. Nie mamy nic przeciwko nim, jeżeli są traktowani i zatrudniani na równych zasadach z pracownikami polskimi. Kiedy jednak ich praca jest tańsza, stwarzają niebezpieczeństwo, zagrożenia. Poprzez nieznajomość języka, poprzez zatrudnianie na czarno, pracę ponad normy stanowią zagrożenie dla siebie, dla nas, jak również dla przeładunków, których dokonują.

Jest to jedna kwestia, kwestia ta jest znana panom posłom ze Szczecina. Panowie posłowie Zaremba i Szałabawka mocno zainteresowali się tą sprawą. Koledzy ze Szczecina przekazali im tę sprawę. Z tego, co wiem, przygotowywany jest projekt poselski, interpelacja poselska. Nie będę się tutaj szerzej wypowiadał, panowie posłowie ewentualnie zrelacjonują to na posiedzeniu Komisji.

Druga kwestia, jak już wspomniałem wcześniej, dotyczy rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Społecznej z dnia 21 kwietnia 2015 roku w sprawie przypadków, w których powierzenie wykonywania pracy cudzoziemcowi na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest dopuszczalne bez konieczności uzyskania zezwolenia na pracę. Nie tylko w portach, ale również w stoczniach i innych gałęziach przemysłu obserwuje się napływ szerokim strumieniem pracowników, którzy nie znają języka, nie mają uprawnień a pracują, są w różny sposób zatrudniani. Najczęściej wykonują pracę w oparciu o umowy

śmieciowe, stanowiąc zagrożenie dla innych pracowników, ale również odbierając nam chleb, ponieważ nie jest to regulowane w żaden sposób, nikt nad tym nie panuje.

Kolejna kwestia, którą chciałbym poruszyć, stanowi pytanie do pana ministra, a myślę, że też do Komisji: czy jest przewidziana zmiana ustawy o portach i przystaniach morskich? Często słyszymy, że jest to już akt archaiczny. Jeżeli są zmiany to, jakie i kiedy nastąpią?

Chciałbym tu zasygnalizować szeroko widziany problem społeczny bezpieczeństwa pracy w portach. W ustawie o portach lotniczych określony jest nawet stan minimum ochrony przeciwpożarowej, który powinien być zapewniony, natomiast w ustawie o portach morskich tego nie ma. Są jeszcze inne kwestie dotyczące bhp pracy w portach. Wprawdzie jest ustawa, ale jest też wiele innych rozporządzeń, które są w jakiś sposób już anulowane a które regulowały prace żurawi portowych, wózków widłowych bądź suwnic. Był jeden akt prawny, który to regulował, w tej chwili jest odesłanie do dziewięciu a nawet – trzynastu innych aktów. Nie wiadomo, gdzie tego szukać, kto i w jaki sposób powinien nad tym panować i regulować pracę wspomnianych urządzeń.

Jeszcze jedna kwestia dotycząca działalności związkowej w zakładach pracy.

Mamy nowy terminal kontenerowy DCT w Gdańsku oraz młodą organizację związkową. Niestety, młodzi pracownicy, młodzi członkowie związku ciągle są tam szykanowani, utrudniana jest praca związkowa. Pomimo skarg, pomimo kontroli Państwowej Inspekcji Pracy, pomimo skierowania przez Państwową Inspekcję Pracy powiadomienia do prokuratury rejonowej o popełnieniu przestępstwa przez zarząd DCT polegającego na utrudnianiu prowadzenia działalności związkowej w dalszym ciągu jest to utrudniane…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę o przestrzeganie czasu.

Wiceprzewodniczący Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” Edward Fortuna:

Najnowsze wydarzenie z dnia wczorajszego.

Jako członek regionalnej komisji wyborczej miałem nadzorować wybory uzupełniające do komisji zakładowej. Pomimo wcześniejszego zgłoszenia nie zostałem wpuszczony na teren zakładu. Nie umożliwiono pracy komisji wyborczej, żeby mogła ona dokończyć swoje prace wyborcze i dokonać wyboru władz związkowych.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Widzę dwa zgłoszenia, bardzo proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk. Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, na przedostatnim posiedzeniu sejmowej Komisji również miałem zaszczyt występować w obronie pokrzywdzonych dokerów z DCT.

Jeszcze raz zgłaszamy tę sprawę. Chcielibyśmy jeszcze raz przedstawić tę sprawę Wysokiej Komisji w sposób dosyć kontrowersyjny.

To, co w tej chwili dzieje się w DCT, urąga wszelkim zasadom współpracy pomiędzy pracodawcą a związkiem zawodowym. Są tam prowadzone negocjacje, żeby podpisać zakładowy układ zbiorowy pracy. Wydaje się, że jest to drobna sprawa, jednak w rzeczywistości może uregulować wiele rzeczy. Trwa spór zbiorowy, niekończący się spór zbiorowy. Została wynajęta jakaś kancelaria prawna, której płaci się ogromne pieniądze. Układu zbiorowego nikt nie chce zawrzeć a pokrzywdzeni są pracownicy. Są tam wielokrotnie powtarzane okresowe umowy o pracę. Gdzieś na stronach internetowych ujmuje się to bardzo pięknie, że wszyscy pracownicy mają umowy o pracę, ale niektórzy mają ośmioletnie umowy wielokrotnie powtarzane. I są zwalniani. Zwalniani są przede wszystkim ci, którzy organizują związek „Solidarność”, którzy chcą podpisać zakładowy

układ zbiorowy pracy. Deepwater Container Terminal jest to jedyny głębokościowy terminal na Morzu Bałtyckim. Jest to bardzo prężnie rozwijający się terminal kontenerowy. W jego rozbudowę zaangażował się Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju, jak również potentat finansowy, jeden z większych potentatów światowych, australijski fundusz Macquarie, natomiast pracownicy są tam traktowani źle.

Miałem przygotowaną prezentację, ale ponieważ sprzęt, którym w tej chwili dysponuje urząd, nie pozwala na jej przedstawienie, na zakończenie chciałbym państwu przeczytać, jak się współpracuje z pracownikami. Na przykład, pracownicy są przesłuchiwani przez dział pracowniczy.

Przeczytam państwu, jak wygląda takie przesłuchanie: „Dnia 22 września zostałem wezwany na rozmowę «dyscyplinującą» poza godzinami pracy. Komisja w składzie...” (nie będę podawał nazwisk, ale między innymi były to osoby z zarządu DCT) „…Wyżej wymienione osoby kierowały do mnie następujące pytania i stwierdzenia: «Nic do pana nie mamy osobiście. Jest pan dobrym pracownikiem. Kto miesza w grupie? Proszę podać osoby odpowiedzialne za obecny stan grupy. Lepiej będzie dla pana, jak pan kogoś wskaże, bo mogą ucierpieć niewinne osoby. Możemy zwolnić parę osób. W grupie jest rak i trzeba go usunąć. Tutaj nie ma koleżeńskiej solidarności. Lepiej, żeby pan coś powiedział. Trzeba zadbać o siebie»”.

Mam pięć takich oświadczeń pracowników, tych, którzy się odważyli. Pracownicy ci nie upoważnili mnie do tego, żeby ujawnić ich imiona i nazwiska. Dysponujemy takimi oświadczeniami. Nie chcę zabierać czasu Wysokiej Komisji na przeczytanie wszystkich oświadczeń. Są one podobnej treści. Są to fakty oburzające.

Zwróciliśmy się w tej sprawie do pani premier Kopacz. Z pomocą Zespołu Trójstronnego do Spraw Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego skierowaliśmy pisma. Był taki zespół w poprzedniej kadencji Sejmu. Teraz czekamy na powołanie branżowego zespołu do dialogu. Zwróciliśmy się do prokuratury, w zasadzie do wszystkich osób, które mogłyby pomóc w tej sprawie.

Nie ma rezultatu.

Zwracamy się po raz drugi do Wysokiej Komisji. Zwracamy się również do panów ministrów z prośbą o interwencję. Toczy się tam mediacja. Mediacja jest niekończąca się. Jak wyglądają negocjacje układu zbiorowego? Negocjacje wyglądają tak, że strona pracodawcy negocjuje, jaką literą ma być napisany „pracownik” albo „portowiec”, czy dużą czy małą. Są to nieodpowiedzialne negocjacje. Jest to udawanie negocjacji oraz przedłużanie się sporu.

Dziękuję za uwagę.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Może pan poseł Sławomir Nitras, bardzo proszę.

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Właściwie zwracam się do pani.

Wiem, że jest to ważne. Nie kwestionuję tego, ale słuchamy tego drugi raz, dlatego że pan już nam to opowiadał.

Po drugie, mówi pan nieprawdę. Jeżeli mówi pan, że zwracał się pan do kogoś i nic nie zostało zrobione, to chciałbym pana poinformować, że w zeszłym tygodniu weszła w życie zmiana przepisów prawa, która reguluje sposób funkcjonowania umów na czas określony, która określa maksymalny czas trwania umowy na czas określony, która automatycznie wydłuża, która w sposób automatyczny ustala okres wypowiedzenia na trzy miesiące od momentu zawarcia umowy. Ważne jest, żebyśmy się wzajemnie szanowali. Wysłuchujemy nie po raz pierwszy, ale powinniście państwo mówić prawdę – nie, że nikt nic nie robi, tylko że prawo zostało w tym obszarze zmienione.

Dziękuję.

Pani przewodnicząca, jest prośba, żebyśmy nie marnowali czasu, żebyśmy cztery razy nie słuchali tego samego.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie mam wrażenia, że tracę czas, panie pośle…

Poseł Sławomir Nitras (PO):

Czy pan tego nie mówił na poprzednim posiedzeniu?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mówił, ale jest to posiedzenie wyjazdowe. Zostały zgłoszone osoby, które są gośćmi naszej Komisji. Było to pytanie do pana ministra, który będzie mógł odpowiedzieć.

Pani prezes Raben, bardzo proszę.

Prezes zarządu Morskiego Portu Gdańsk S.A. Dorota Raben:

Dzień dobry.

Pani przewodnicząca, mili goście, chciałabym zwrócić uwagę na jedną rzecz, gdyż myślę, że jest to ważne. Zwróciłam mianowicie uwagę na tabelkę dotyczącą wykorzystania potencjału. Chciałabym zwrócić państwu uwagę, że w naszym porcie jest Naftoport. Cały potencjał portu wynosi 84 000 tys. ton, z czego 40 000 tys. ton stanowi potencjał Naftoportu, który w tym roku przeładował 15 000 tys. ton. Oznacza to, że w momencie, kiedy odłączymy Naftoport, który musi mieć rezerwy, który nie może być w pełni wykorzystywany, jeżeli chodzi o przeładunki, potencjał w porcie Gdańsk jest na poziomie 50%. Tyle jest w momencie, gdy odłączymy Naftoport.

Mówię to tytułem uwagi.

Na pewno, podwojenie wykorzystania potencjału w 100% ma nastąpić do roku 2020. Jest to wyliczone w naszej strategii.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, pani prezes.

Bardzo proszę.

Członek Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność” Piotr Ratkowski:

Piotr Ratkowski. Członek Krajowej Sekcji Portów Morskich.

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, w dniu 8 października 2014 roku uczestniczyłem w posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa dotyczącym portów morskich. Zgłaszałem wówczas trzy zasadnicze problemy, które ogólnie dotyczą wszystkich portów.

Pierwszy problem to zwiększająca się liczba pracowników zatrudnionych na podstawie umowy zlecenia przez agencje pracy tymczasowej w portach. Skutkuje to tym, że pojawiają się ludzie o bardzo niskich kwalifikacjach.

Stąd pytanie do pana ministra: czy w związku z tym, że jak sądzę, zostaną wydane akty wykonawcze dotyczące konwencji MOP nr 137, gdzie w art. 2 jest mowa o certyfikacji, taki certyfikat powstanie? Czy w sposób szczegółowy, powtarzam jeszcze raz, w szczegółowy sposób zostaną określone wymagania do uzyskania certyfikatu?

W chwili obecnej sytuacja jest taka, że pracownicy, którzy przychodzą, po prostu nie znają podstawowych zasad bezpieczeństwa i higieny pracy, nie wspominając już o przeładunku. Po to, żeby to zobrazować, pokażę podręcznik akademicki (korzystają z niego pracownicy portu), dotyczy to ładunków okrętowych, ich charakterystyki i sposobu mocowania, sposobu załadunku. Jest to abecadło dla robotnika portowego. Nasi pracownicy zaznajamiają się z tym. Nie sądzę, żeby w przeciągu półtorej godziny (tak wynika z naszych informacji) pracownik szkolony w agencji pracy tymczasowej mógł zapoznać się z owym podręcznikiem. Nie wiem, czy przeczytał tylko rozdział czy spis treści.

Jest to jedna kwestia.

Druga kwestia – Minister Gospodarki poprzedniego rządu uchylił kilka aktów, kilka rozporządzeń dotyczących bhp pracy na urządzeniach. Myślę o rozporządzeniach w sprawie bhp dla żurawi oraz suwnic elektrycznych. Tłumaczenie było takie, że są to akty wiekowe, gdyż jeden był z 1954 roku a drugi – z roku 1950. Niemniej w szczegółowy sposób określały one i zasady pracy, i warunki pracy, i czas pracy na owych urządzeniach. W tej chwili po to, żeby cokolwiek znaleźć, musimy zajrzeć do co najmniej siedmiu, ośmiu aktów prawnych, z których wprost też nic nie wynika.

Trzecia kwestia – reprezentuję największą spółkę operatorską w portach, a mianowicie Port Gdański Eksploatacja. Jak państwo wiecie, po raz kolejny nie doszło do pry-

watyzacji. Sprawa jest na wokandzie sądowej. Chciałbym poznać opinię pana ministra na temat przyszłości naszej spółki, gdyż w tej sytuacji, w której znajdujemy się obecnie...

Jeżeli pani przewodnicząca zgodzi się, pozwolę sobie poprosić mojego kolegę, żeby zreferował, w jakiej sytuacji jesteśmy. Będzie na to zgoda?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowny panie, jeżeli zrobi to w półtorej minuty, bardzo proszę.

W tej chwili muszę przyspieszyć i skrócić wypowiedzi, ponieważ mamy jeszcze jeden ważny punkt dotyczący przekopu Mierzei Wiślanej oraz przegłosowanie dezyderatu.

Pan i widziałam tutaj jeszcze jedną osobę…

Członek Krajowej Sekcji Portów Morskich NSZZ „Solidarność" Piotr Ratkowski:

Rozumiem, że mamy trzydzieści sekund?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, trzydzieści sekund.

Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Wolnych Związków Zawodowych Pracowników Gospodarki Morskiej Janusz Nowaczkiewicz:

Pani przewodnicząca, Janusz Nowaczkiewicz, Port Gdański Eksploatacja.

Pani przewodnicząca, nasza spółka znalazła się w trudnej sytuacji, ponieważ na etapie prywatyzacji naszej spółce zostały podniesione dzierżawy. W związku z tym dzisiaj, kiedy proces prywatyzacyjny załamał się i sprawa trafiła do sądu (zdajemy sobie sprawę, że proces może być długotrwały) funkcjonowanie naszej spółki przy obecnych dzierżawach doprowadzi ją do ruiny.

Chciałbym zaznaczyć, że nasza spółka od roku 2004 co roku przynosiła zysk. Pierwszym rokiem, który jest rokiem bez zysku, jest rok 2015. Spowodowane to jest dzierżawami, które są wyższe o 7500 tys. zł, rok do roku. Przy tak wysokich dzierżawach nie jesteśmy w stanie samodzielnie sobie poradzić bez inwestora albo bez zmiany ustawy o portach morskich, która nie nakładałaby na zarząd portu konieczności prywatyzacji naszej spółki.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Drodzy państwo, jeżeli chodzi o sprawy kwalifikacji umów i sposobu zatrudnienia, bardzo proszę, żeby w tej chwili (wieloma osobami rozmawialiśmy na ten temat) może się państwo wstrzymali. Postaram się zorganizować osobne posiedzenie z Państwową Inspekcją Pracy, z osobami, które są odpowiedzialne tylko za sposób zatrudnienia. Jest to temat tak szeroki, że jak zaczniemy rozmawiać o tej sprawie, dodatkowo bez osób, które są w stanie państwu rzetelnie odpowiedzieć, co w międzyczasie się zdarzyło albo gdzie są dokumenty pisane do poprzedniego rządu, na które się tutaj państwo powołujecie, nie dojdziemy do porozumienia.

Mam taką propozycję. Jest to pierwsza rzecz.

Po drugie, drodzy państwo, mamy jeszcze sprawę Mierzei Wiślanej. Chciałabym się zorientować, gdyż widziałam trzy osoby. Będę pilnowała czasu, jak amen w pacierzu.

Bardzo proszę, widziałam pana Wodyka. Zgłaszał się też pan i pan z tyłu, bardzo proszę.

Zaczynamy od końca sali, że tak powiem.

Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Komisji Zakładowej NSZZ „Solidarność" Zarządu Portu Gdynia Wiesław Wodyk:

Pani przewodnicząca, Wysoka Komisjo, panowie ministrowie, jako pierwszy dyrektor po roku 1990, który przekształcił Port Gdynia ze spółki państwowej, chciałbym podkreślić, że już dwadzieścia pięć lat temu zwracałem się do rządu w sprawie dostępu do Portu Gdynia. Problem ten trwa już dwadzieścia pięć lat.

Dezyderat pana posła Horały stanowi podstawę dla funkcjonowania Portu Gdynia z dwóch względów. Chodzi o strategiczne znaczenie Portu Gdynia nie tylko dla gospodarki narodowej, ale także dla obronności kraju.

Chciałbym też zadać pytanie: czy kwestia rozwoju współpracy Polski z NATO, a więc czy konieczna infrastruktura portowa w Porcie Gdynia także jest uwzględniona w tym, co przedstawiali panowie ministrowie?

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Mówiłam, że najpierw z tyłu sali. Nie słuchacie, panowie, przepraszam.

Z końca sali, bardzo proszę.

Przewodniczący zespołu doradców Klastra Logistyczno-Transportowego Północ-Południe Jerzy Uziębło:

Dzień dobry, Jerzy Uziębło, reprezentuję Klaster Logistyczno-Transportowy Północ-Południe.

Chciałbym krótko zasygnalizować, że z uwagi na problemy, jakie występują w połączeniach portów, powstała spółka, którą zorganizował nasz klaster, która promuje polską żeglugę elektryczną. Naszym celem jest połączenie promami zarówno Gdańska z Helem przez wykopany nowy kanał na Mierzei Wiślanej, jak też portów wewnętrznych Zalewu Wiślanego z Helem. Trzecia rzecz to połączenie drogi S7 przez most wantowy z wlotem do tunelu pod Martwą Wisłą oraz przewożenie kontenerów na promie do Portu Gdynia z pominięciem obwodnicy.

Temat ten ze wszech miar jest popierany przez władze województwa. Chciałbym również uzyskać poparcie Komisji oraz poparcie ministerstwa.

Notabene jestem dumny z tego, że wielokrotnie walczyłem, żeby ministerstwo wróciło do swojej roli. Teraz widać, jak bardzo jest konieczne.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zgłaszał się pan z prawej strony, nie pan.

Bardzo proszę, pan jeszcze nie zabierał głosu.

Dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg sp. z o.o. Arkadiusz Zgliński:

Arkadiusz Zgliński, dyrektor Zarządu Portu Morskiego Elbląg.

Szanowna pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, panowie ministrowie, mówimy o portach morskich wschodniego wybrzeża. Port elbląski również jest portem morskim, dlatego cieszę się, że pan poseł Jerzy Wilk poruszył między innymi sprawę dostępu do portu elbląskiego.

Nie będę powielał tego tematu. Chciałbym natomiast zwrócić uwagę panów ministrów na jedną ważną rzecz. Wzdłuż portu elbląskiego, wzdłuż trasy, drogi wojewódzkiej 503 biegnie perełka regionu, perełka naszego kraju, linia kolejowa Kolei Nadzalewowej, która (jak wynika z informacji, które posiadamy) jest mocna zagrożona. Następnym tematem jest budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską. Patrząc przyszłościowo, w perspektywie wieloletniej musimy zapewnić pozostanie owej kolei, ponieważ Kolej Nadzalewowa zapewni nam dostęp do potencjalnych terenów rezerwowych naszego portu.

Ważną sprawą jest również poruszona kwestia mostu nowakowskiego. Oczywiście,most ten nie był zawarty w kontrakcie terytorialnym, niemniej zapewnia on nie tylko bezpieczną nawigację i ciągłość transportową, ale zapewnia również drogi ewakuacyjne dla mieszkańców Wyspy Nowakowskiej.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej Mariusz Witoński:

Mariusz Witoński, Polskie Towarzystwo Morskiej Energetyki Wiatrowej.

Pani przewodnicząca, Szanowna Komisjo, panowie ministrowie, szanowni państwo, chciałbym się odnieść do informacji odnoszących się dokumentów strategicznych dotyczących rozwoju polskich portów w kontekście tego, co zakłada moja branża, czyli rozwoju polskiej energetyki wiatrowej w Polsce.

Wiele wskazuje na to, że w ciągu kilku najbliższych lat dojdzie do przygotowania i realizacji projektów a intensyfikacja prac nastąpi w latach 2020-2025, co z całą pewnością uzasadnia uwzględnienie w dokumentach strategicznych istotnych interesów państwa w zakresie przygotowania infrastruktury portowej i okołoportowej ze względu na szansę dla polskich portów, szansę obsłużenia operacji logistycznych (lekko liczonych) w wysokości 50 000 tys. euro od każdego gigawata mocy zainstalowanej, nie wspominając o możliwości inwestycji w nowe zakłady produkcyjne i terminale logistyczne w obrębie portów. W Niemczech w Bremerhaven kwota 100 000 tys. euro w tym zakresie zaowocowała kwotą 400 000 tys. na inwestycje bezpośrednie w terenie portowym. W zeszłym roku w Wielkiej Brytanii, w Hull, Siemens zainwestował w fabrykę produkującą generatory zatrudniającą 3 tys. osób. Podobna fabryka od ubiegłego roku powstaje w Cuxhaven.

Jestem przekonany, że w dokumentach strategicznych w obrębie polskich portów jest szansa na uwzględnienie tego, żeby porty te mogły rozwijać się również pod kątem obsługi nowych funkcji niezależnie od obsługi tradycyjnego asortymentu przeładunków.

Druga uwaga…

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Muszę panu już przerwać, niestety.

Prezes Polskiego Towarzystwa Morskiej Energetyki Wiatrowej Mariusz Witoński:

Bardzo krótka uwaga, jeżeli można, pani przewodnicząca.

Chodzi mi o inne porty niż porty Trójmiasta i duże porty ze Szczecina i Świnoujścia, chodzi mi o porty środkowego wybrzeża – począwszy od Władysławowa na zachód. Porty te będą miały szansę odegrać rolę pod kątem morskiej energetyki wiatrowej.

Wydaje mi się, że warto, żeby w rządowych dokumentach strategicznych uwzględnione były takie elementy rozwoju infrastruktury portowej we Władysławowie, Darłowie, Ustce, które będą zabezpieczały dochody portów również z nowej przyszłościowej branży.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zanim udzielę głosu panu ministrowi, w tej chwili zwracam się do członków Komisji. Czy moglibyśmy wrócić do tematu dezyderatu? Czy któryś z panów posłów ma jakieś uwagi?

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Proponuję, żebyśmy po drugim akapicie, który kończy się zdaniem: „Zdaniem Komisji w tym stanie rzeczy szczególnie ważnym zadaniem jest połączenie trasy S6 od Obwodowej Trójmiasta do ul. Janka Wiśniewskiego (tzw. Droga Czerwona), które powinno być zrealizowane jako pierwszy etap Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT)" dopisali następujące zdanie: „Komisja przypomina, że stosowne porozumienie w tej sprawie zostało zawarte pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury oraz Prezydentem miasta Gdyni w październiku 2015 roku".

To moja jedyna uwaga.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Czy mógłby pan poseł powtórzyć?

Poseł Tadeusz Aziewicz (PO):

Tak.

„Komisja przypomina, że porozumienie albo list intencyjny…” (nie wiem, może Gdynia coś tutaj doradzi, może być list intencyjny) „…w tej sprawie został podpisany pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury oraz Prezydentem miasta Gdyni w październiku 2015 roku.”, co pokazuje ciągłość i determinację wszystkich środowisk, żeby doszło do realizacji inwestycji.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję.

Mam pytanie do pana prezydenta Szczurka, jeżeli jest: jak dokładnie wpisać tę nazwę, żeby dokument zaistniał w dezyderacie?

Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek:

Pani przewodnicząca, trudno mi odtwarzać to z pamięci.

Jest to list intencyjny, który wyraża znaczenie zarówno Drogi Czerwonej, jak i OPAT-u dla infrastruktury portowej, regionalnej i krajowej. Myślę, że dzisiaj poza ogólnym przywołaniem trudno byłoby to doprecyzować. Dokument ten odwołuje się do pojęć Drogi Czerwonej i Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

W takim razie proponuję zapisać, iż Komisja przypomina, że list intencyjny w tej sprawie został podpisany przez Ministerstwo Infrastruktury oraz Prezydenta miasta Gdynia w październiku 2015 roku.

Wobec tego jeszcze raz przeczytam dezyderat i przejdziemy do głosowania.

„Stanowisko sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej w sprawie infrastruktury dostępowej do Portu w Gdyni.

Komisja dostrzega znaczące braki i zaniedbania w realizacji lądowej infrastruktury dostępowej do portu w Gdyni, które w najbliższym czasie stanowić mogą poważną przeszkodę dla dalszego funkcjonowania i rozwoju portu.

Aktualne połączenie portu z systemem dróg krajowych poprzez Trasę Kwiatkowskiego, drogę powiatową, której stan techniczny spowoduje wkrótce konieczność kompleksowego remontu, jest niewystarczające. Zdaniem Komisji w tym stanie rzeczy szczególnie ważnym i pilnym zadaniem jest połączenie trasy S6 od Obwodowej Trójmiasta do ul. Janka Wiśniewskiego (tzw. Droga Czerwona), które powinno być zrealizowane jako pierwszy etap Obwodnicy Północnej Aglomeracji Trójmiejskiej (OPAT). Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej przypomina, iż list intencyjny w tej sprawie został podpisany przez Ministra Infrastruktury oraz Prezydenta miasta Gdyni w październiku 2015 roku.

Komisja dostrzega również narastający problem niewystarczającej przepustowości trójmiejskiego węzła kolejowego. Jest to problem szczególnie palący w kontekście wzrostu przeładunków w trójmiejskich portach oraz tendencji rozwoju przewozów intermodalnych. Konieczne jest przeprowadzenie modernizacji linii kolejowej 201 (tzw. dawnej magistrali węglowej) do standardu umożliwiającego jej wykorzystanie na odcinku Bydgoszcz-Gdynia jako alternatywnej wobec linii E65 trasy dowozu towarów do i z trójmiejskich portów.

Komisja zwraca się z prośbą do Ministra Infrastruktury i Budownictwa, aby koordynując i współpracując z podmiotami takimi jak: Miasto Gdynia, Zarząd Portu Morskiego w Gdyni, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad czy też PKP Polskie Linie Kolejowe, doprowadził do szybkiej realizacji wyżej wymienionych inwestycji”.

Poddam pod głosowanie niniejszy dezyderat.

Kto z pań i panów posłów jest za przyjęciem dezyderatu w dniu dzisiejszym? (9)

Kto jest przeciw? (0)

Kto się wstrzymał? (0)

Dezyderat został przyjęty jednogłośnie, dziękuję.

Myślę, że komentarz pana prezydenta, który prosi jeszcze o głos, jak też ważne uwagi przysłużyły się przyjęciu dezyderatu.

Bardzo proszę, panie prezydencie.

Prezydent Gdyni Wojciech Szczurek:

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, chciałbym bardzo serdecznie podziękować. Jestem głęboko przekonany, że wyrażone dzisiaj opinie będą pomostem nie tylko do wyrażonej tu dzisiaj deklaracji, ale także realizacji jakże ważnego i oczekiwanego, nie tylko z perspektywy lokalnej i regionalnej, ale też ogólnokrajowej, przedsięwzięcia inwestycyjnego.

Jeszcze raz dziękuję za przyjęte dzisiaj stanowisko.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bardzo proszę.

Kieruję uwagę do Komisji, żeby pozwoliła prezydium dokładnie opracować treść dezyderatu i potem przedstawić w stenogramie, w protokole.

Dziękuję bardzo.

Panie ministrze, bardzo proszę o odpowiedzi na pytania, które były związane z portami na naszym wybrzeżu, bardzo proszę.

Podsekretarz stanu w MGMiŻŚ Paweł Brzezicki:

Szanowni państwo, zakres problemów, jakie poruszyliście, jest tak szeroki (w szczególności to, co powiedzieli przedstawiciele związków zawodowych), że – w zasadzie – chciałbym się skoncentrować na odpowiedzi tylko na jedno pytanie w sprawie, na co mamy bezpośredni wpływ. Nie mamy bezpośredniego wpływu na negocjacje pomiędzy związkami zawodowymi a zarządem DCT, po prostu nie mamy; przyjęliśmy to do wiadomości, z tego, co odebraliśmy, nie wygląda to pięknie.

Mamy wpływ na plany przeciwpożarowe. Jest to element ustawy nie o portach i przystaniach morskich, tylko element ustawy o bezpieczeństwie morskim. Będziemy nad tym pracować. Zresztą prace te były podjęte już uprzednio, natomiast wykonawca, podwykonawca, który miał to sporządzić, nie zrobił tego w sposób rzetelny i prawidłowy. W związku z tym po raz kolejny będziemy się tym zajmować.

Jeżeli natomiast chodzi o zmiany w samej ustawie o portach i przystaniach morskich, rząd w tej chwili nie planuje takich zmian.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Jeszcze pan minister Gróbarczyk, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jeżeli chodzi o kwestię społeczną (ponieważ wybrzmiało to bardzo istotnie, jak też stanowi to ważny element posiedzenia naszej Komisji, jak powiedziała pani przewodnicząca) traktujemy to jako nasz obowiązek. W najbliższym czasie zorganizujemy posiedzenie Komisji z Ministerstwem Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej w sprawach związanych z sytuacją w spółkach portowych, jak również z Kodeksem pracy w obszarze świadczonych usług.

Mam nadzieję, ze wówczas wyjaśnimy wszystkie sprawy i rozwiążemy problem.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję panom ministrom.

Bardzo proszę, przechodzimy do punktu trzeciego: kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną, stan przygotowań.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Szanowni państwo, jest to temat równie istotny, temat podniesiony do rangi priorytetu naszego rządu. Jest to jedna z ważniejszych inwestycji, jakie chcemy zrealizować. Zintensyfikowaliśmy dotychchzasowe zadania w tym zakresie.

Niestety, stało się tak, że projekt...

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szanowni państwo, przerywamy na pięćdziesiąt sekund.

Jeżeli ktoś musi wyjść, bardzo proszę, żeby nie przeszkadzał innym, którzy chcieliby posłuchać.

Bardzo proszę, panie ministrze.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Niestety, stało się tak, że dotychczasowe prace w obszarze przygotowania projektu, a – przede wszystkim, uzgodnienia z Komisją Europejską, która ma wydać ostateczną decyzję co do realizacji owej inwestycji, utknęły na kilka lat. Odpowiedzi, które były kierowane do Komisji, nie były wystarczające. W zeszłym roku przygotowaliśmy odpowiedzi przy czynnym udziale, szczególnie urzędu morskiego oraz pani dyrektor Stelmaszyk, która jest osobiście zaangażowana i której bardzo serdecznie dziękuję za zaangażowanie w tej materii. Zostały przygotowane szczegółowe odpowiedzi, które w tym roku zostały odesłane do Komisji Europejskiej.

W styczniu tego roku odbyło się moje spotkanie z panem komisarzem Vellą, komisarzem do spraw środowiska, który odwiedził Polskę. Jednym z tematów, jakie poruszyliśmy, był tor żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną. Jak wynika ze wstępnych rozmów, temat wydaje się rozpoznany i zidentyfikowany przez komisarza, czego wcześniej nie byliśmy pewni. Wyraził on pełną otwartość co do dalszego procedowania tej sprawy.

W najbliższym czasie, bodajże w przyszłym tygodniu albo w tym tygodniu, ósmego, odbędzie się pierwsze spotkanie z Komisją Europejską na poziomie dyrektorów i *head of union* w celu doprecyzowania wszelkich wątpliwości w tym temacie.

Dla nas rzeczą zasadniczą i priorytetową jest, żeby zrealizować ową inwestycję. To, co przyjęliśmy w 2007 roku, czyli wieloletni plan budowy toru żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną, jest dla nas aktualne i w dalszym ciągu będzie realizowane.

Teraz oddam głos pani dyrektor Stelmaszyk, która przedstawi konkretne rozwiązania i informacje na temat bieżącego stanu negocjacji.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Dzień dobry.

Szanowna Komisjo, szanowna pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni goście, chciałabym pokrótce powiedzieć, na jakim etapie jesteśmy i skąd się to wzięło.

Pierwszym krokiem było rozeznanie miejsc, w których ewentualnie możliwe byłoby zbudowanie kanału żeglugowego. Rozpatrywaliśmy cztery miejsca. Tutaj tego nie widać, ale od strony zachodniej nr 1 to Skowronki, nr 2 to Nowy Świat, nr 3 to Przebrno w gminie Krynica Morska, nr 4 to Piaski, bardzo blisko granicy polsko-rosyjskiej na Mierzei Wiślanej.

W tej chwili, jako realne lokalizacje, pozostały właściwie dwa miejsca, Nowy Świat, który ma 90% wskazań, oraz Piaski, które na tę chwilę są wariantem rezerwowym.

Skowronki kiedyś (w latach 90.) były wskazane przez zespół profesora Jednorała. Zostały jednak zdyskwalifikowane w głównej mierze poprzez odkrycie bardzo ważnych roślin wynurzonych, które są w pobliżu a które w Polsce były uznawane za zaginione. Jest tam ich siedlisko. Z powodów środowiskowych miejsce to byłoby bardzo niewskazane. Natomiast w Przebrnie poważnie naruszylibyśmy zasoby wody dla Krynicy Morskiej. Trzeba by było wybudować kanał szczelny, co jest dużo droższe. Poza tym i tak grozi to tym, że zasoby wodne będą się zachowywały w sposób, który nie do końca będzie kontrolowany. Piaski odpadają, chociaż jak mówiłam, stanowią wariant rezerwowy. Mogą zostać ze względów środowiskowych, ale są wariantem niekorzystnym z dwóch powodów. Jednym z nich jest to, że w tym miejscu ruch rumowiska jest ze wschodu na zachód. Tylko w tym wariancie groziłoby nam zmniejszenie plaży w Krynicy Morskiej. Jest to nie do końca akceptowane przez społeczność lokalną, dlatego że wszyscy mówią, że jak przekop będzie po zachodniej stronie, to u nich nie będzie plaży. Tymczasem byłoby dokładnie odwrotnie. Tak wynika z badań, które robił Instytut Budownictwa Wodnego Polskiej Akademii Nauk.

Druga sprawa – przy wariancie Piaski bylibyśmy zobowiązani do badania oddziaływania transgranicznego, które wystąpiłoby w tym miejscu, w innych miejscach już go nie ma. Nie jesteśmy specjalnie wyrywni, żeby sprawę tę dyskutować transgranicznie, chociaż nie mówię, że absolutnie nie.

Tutaj widzimy wszystkie trzy warianty z wariantem Nowy Świat zaznaczonym jako wariant wiodący. Jest to wariant, w którym jest bardzo racjonalna długość toru, właściwie najbardziej racjonalna ze wszystkich, jakie występują. W wariancie Piaski musielibyśmy pogłębiać cały tor główny przez Zalew Wiślany. Tutaj musimy wybudować tor o długości mniej więcej dziesięciu kilometrów przez Zalew Wiślany od Stawy Gdańsk.

Na slajdzie widzimy proponowane przez nas kompensacje do Komisji Europejskiej, które będą polegały na tym... Jest to *quasi* kompensacja i *quasi* zużytkowanie urobku. Chodzi o budowę dwóch wysp na Zalewie Wiślanym. Chcielibyśmy, żeby wyspy te z jednej strony zrekompensowały szkody dla ptaków. Powstaną tam miejsca, gdzie ptaki będą mogły funkcjonować. Z drugiej strony rozwiązujemy najtrudniejszy problem związany z budową kanału, toru przez Zalew Wiślany. Chodzi o zużycie urobku. Będzie to prawie 7000 tys. metrów sześciennych urobku, który w niedużej części będzie urobkiem piaszczystym. Urobek piaszczysty możemy użyć do zarefulowania jakichś zatok przyportowych, miejsc erozyjnych, natomiast namuł nie jest zbyt mile widziany na brzegu. Dlatego chcielibyśmy go zużyć właśnie do budowy wysp.

Oprócz tego, ukłonem w stronę ornitologów jest wyznaczenie miejsca, które tutaj jest pokazane zupełnie przykładowo, dlatego że nad jego kształtem będziemy jeszcze pracować, miejsca, gdzie ma być zmniejszony wszelki ruch, również ruch żeglugowy, żeby ptaki i zwierzęta mogły tam odpoczywać, żeby miały na Zalewie Wiślanym swoje miejsce, które będzie im służyło do odpoczynku jako siedlisko. Mówimy o miejscu we zachodniej części Zalewu Wiślanego. Teraz widać. Ornitologicznie są to najciekawsze miejsca. Tutaj mamy rezerwaty. Tutaj mamy miejsca, gdzie jest największa liczba ptaków. Jest to też duża ciekawostka krajobrazowo-turystyczna. Wielu ludzi przyjeżdża oglądać owe miejsca. Będą musieli patrzeć z pewnej odległości, ale próbujemy zrobić to tak, żeby była to synergia, żeby połączyć różne efekty programu.

Tutaj widzimy już konkretnie Nowy Świat. Oczywiście jest to wrysowane w sposób absolutnie schematyczny, ale jednak przemyślany. Nie jest to narysowane jako zupełnie prosta kreska. Nie wiem, czy państwo zwróciliście uwagę, ale tutaj nie robimy przekopu dokładnie prostopadle do Mierzei Wiślanej, ale w pewnym stopniu pod skosem. Chodzi właśnie o to, że została już zrobiona, oczywiście wstępna, analiza terenu, z której wynika, że tutaj będzie trochę mniej robót ziemnych do zrobienia. Unikamy też naruszania najcenniejszych siedlisk, mamy szansę je zachować.

ie mówię, że na pewno tak to będzie przebiegało. Zrobiliśmy badania na przestrzeni pięciuset metrów w obie strony, więc pewne korekty są możliwe po dokładnym pomiarze terenu. Przy projektowaniu może się to trochę zmienić. Będziemy się natomiast starać, żeby na pewno zmieścić się w kilometrze, żeby było korzystne kosztowo, ponieważ im mniej robót ziemnych, tym będzie to tańsze, jak też żeby nie niszczyć cennych siedlisk, które tam mamy.

Tutaj chciałabym pokazać proporcje kosztów. Oczywiście to też jest dosyć schematyczne. Mamy tor wodny od strony morza. Przewidujemy, że będzie to około 400 tys. metrów sześciennych. Jest to piasek, czysty, żywy piasek, który na pewno będzie służył wyłącznie do zasilania plaż po obu stronach kanału żeglugowego. Tory wodne na Zalewie Wiślanym. 6700 tys. zł. Tu jest przewidziana budowa wysp. Falochrony od strony morza. Dziewięćset metrów bieżących. Przewidywana wartość na poziomie 94 000 tys. zł. Sam przekop to 1700 tys. metrów sześciennych też w bardzo dużej części piasku. Wszystko to pójdzie na zasilanie brzegów. Obudowa brzegów kanału jest stosunkowo tania, dlatego że nie musimy uważać na kwestie dotyczące szczelności kanału, ponieważ w tym miejscu nie naruszamy żadnych stref wodonośnych. Stanowiska postojowe w awanporcie to w tym momencie zupełnie koncepcyjna rzecz. Właściwie nie jest to dokładnie policzone. Wiemy, że jakieś muszą być, ale w tym zakresie będą rozmowy i z portem, i z kapitanatem. Jest to rzecz wstępna.

Stanowiska postojowe na Zalewie Wiślanym. Początkowo nawet chcieliśmy tam zbudować spory port, ale budzi to duże opory, a więc prawdopodobnie będą to tylko stanowiska postojowe. Śluza konstrukcyjna to kluczowa część kanału. Chodzi o to, żeby nie dochodziło do bezpośredniej wymiany wody pomiędzy wodą w Zalewie Wiślanym a wodą w Zatoce Gdańskiej.

Dla państwa świadomości powiem, że pojawiają się głosy, że kiedy zbudujemy, całe plaże będą zanieczyszczone. Absolutnie nie ma takiej możliwości, żeby woda z Zalewu Wiślanego zanieczyściła plaże. Jest to śluza tak jak na śródlądziu. Wodę wymieniamy tylko kanałami. Nie będzie otwartego przepływu. Nie liczymy otwartego przepływu, nie liczymy, że zmniejszy to np. wysoki stan wody, jeżeli taki będzie na Zalewie Wiślanym, a w Zatoce Gdańskiej nie. Nie ma takiej możliwości, żeby zanieczyszczenia, wody z Zalewu Wiślanego przedostały się do Zatoki Gdańskiej.

Kolejna rzecz to obiekty kubaturowe towarzyszące.

Oczywiście, jest to sterowanie śluz. Być może miejsca turystyczne. W tej chwili nie jest to w żaden sposób do końca zdefiniowane. Ponadto są dwa mosty zwodzone. Przewidujemy zrobienie dwóch mostów na dwóch głowach śluzy po to, żeby zachowany był ruch ciągły. Jeden most będzie podniesiony, będzie wpływał statek. Zleciliśmy już zrobienie wizualizacji w tym zakresie. W ciągu kilku najbliższych tygodni będzie to możliwe do zobaczenia na naszej stronie. Otóż wpływa statek, ruch w tym momencie odbywa się drugim mostem, zamyka się pierwszy most, otwiera się drugi most, jest automatyczne przesterowanie ruchu kołowego na pierwszy most, tamten się otwiera i statek wypływa.

Jeżeli widzieliście państwo działanie normalnej, zwykłej śluzy, to możecie sobie wyobrazić, o czym mówię. Nie powinno to powodować żadnych spiętrzeń w ruchu. Będzie to w automacie pomiędzy dwoma...

Takie rzeczy widziałam kiedyś, bodajże w Holandii. Moim zdaniem funkcjonuje to bardzo dobrze. Jest też tutaj obawa o ruch turystyczny w sezonie letnim. Nie powinno to spowodować żadnych komplikacji.

Razem roboty to koszt około 572 000 tys. zł, są to stałe ceny z roku 2013. W kolejnej tabeli są one troszeczkę zmienione, ale niewiele. Koszt drogi wodnej razem z kosztami wycinki, kompensacji, monitoringu, itd. w roku 2013 wynosił 637 000 tys. zł.

W tej chwili na Zalewie Wiślanym mamy następujące parametry. Na torze głównym mamy głębokość 2,4, na torach wodnych do poszczególnych portów mamy głębokość od 1,3 do 2,4. Dla największych portów takich jak Frombork i Elbląg jest 2,4, dla pozostałych w zależności od wielkości portu jest aż do 1,3. Jest taki porcik Nowa Pasłęka najbliżej granicy. Analizując możliwe warianty i w prognozie, i w studium wykonalności braliśmy pod uwagę jedną rzecz, czyli pozostawienie istniejących połączeń. Jest to tzw. wariant 0, gdzie nie robimy nic. Wariant drugi to modernizacja istniejących połączeń śródlądowych na Zalew Wiślany. Okazuje się on wariantem znacznie droższym niż wykonanie kanału żeglugowego a wręcz środowiskowo niemożliwym, gdybyśmy chcieli osiągnąć parametry kanału. Oczywiście możemy to zmodernizować, natomiast osiągnięcie głębokości pięciu metrów praktycznie jest niemożliwe w warunkach, jakie są na rzekach.

Opcja nr 3 to cztery warianty, które już omówiłam.

Przejdźmy dalej.

Dzięki temu, że zbudujemy kanał żeglugowy, kluczową rzeczą, jaką osiągniemy, będzie bezpośrednie połączenie Zalewu Wiślanego z morzem w granicach Polski a więc możliwość wpływania. Ostatni akwen polski, który jest wodą morską, będzie też dostępny żeglugowo. Jest to jedyny akwen, jaki mamy w tej chwili, który ma ograniczenia inne niż techniczne.

Oczywiście, ograniczenia techniczne ma wiele akwenów, ale tutaj jest ograniczenie polityczne, tak bym to ujęła, ponieważ trzeba uzgadniać to odpowiednio wcześniej ze stroną rosyjską. Dla statków trzeciej bandery w ogóle wchodzi w rachubę wyłącznie... Trzeba to zgłaszać dwa tygodnie wcześniej. Jest też kwestia tego, że nawet zakładając, iż ruch byłby swobodny, po stronie rosyjskiej mamy głębokość tylko 1,8. Rzeczywista głębokość jest tam większa, ale w rozporządzeniach, które są wydawane, jest wskazana głębokość 1,8. Po okresie wojennym nawet nie wykonano tam trałowania. Po prostu ten tor dla naszych sąsiadów nie jest torem ważnym. Nawet gdybyśmy mogli pływać swobodnie, i tak statki byłyby takie, jakie są w tej chwili. Nie będzie można pływać większymi statkami, ponieważ pogłębianie po naszej stronie nie ma sensu, jeżeli nie będą miały którędy dopłynąć.

Są też inne plusy, jak np. skrócenie drogi morskiej relacji Elbląg-Trójmiasto o pięćdziesiąt dwie mile morskie, co generalnie w rachunku ekonomicznym tegoż przedsię-

wzięcia ma niebagatelne znaczenie. Skrócenie drogi wodnej daje bardzo duże oszczędności na tym odcinku. Powoduje to, że ekonomicznie się ono broni.

Oczywiście, dostępność Zalewu Wiślanego dla jachtów od strony morza, dostępność morza dla jachtów, które stacjonują na Zalewie Wiślanym, są to kolejne rzeczy. Możliwe odciążenie, o czym państwo mówiliście, czyli np. możliwość przeładunku kontenerów na małe morskie barki, które mogłyby zabrać kontenery do portu w Elblągu, do portu w Tolkmicku, są to możliwości przyszłościowe, możliwości otwierające się, jeżeli wybudujemy kanał, na pewno mające znaczenie dla rozładunku ładunków w dużych portach.

Zgodnie ze wstępnymi danymi, jakie przyjmowaliśmy, długość kanału żeglugowego w wariacie Nowy Świat ma wynosić 1100 metrów, głębokość kanału do średniego poziomu morza pięć metrów. Rozważamy wybudowanie samej śluzy trochę głębszej, żeby w przyszłości była możliwość wykonania dalszych pogłębień. Na tę chwilę na pewno myślimy o tym, żeby tor miał tylko pięć metrów. Szerokość śluzy ma wynosić dwadzieścia pięć metrów, szerokość kanału na pozostałej części do stu metrów w zatoczce postojowej, sześćdziesiąt metrów na całości. Trochę zastanawiamy się nad zwężeniem w celach oszczędnościowych. Będzie jednak potrzebny dokładny rachunek ekonomiczny, czy warto oszczędzać, czy oszczędność warta będzie tego, żeby ruch był jednokierunkowy. Wejście do kanału żeglugowego będzie zabezpieczone przed falowaniem od strony morza falochronami. Z obu stron będą doprowadzone tory wodne.

Tutaj mamy policzone opłacalności. Koszty budowy kanału wynoszą 656 000 tys. zł. Są to wartości policzone z inflacją bądź bez w poszczególnych wariantach 2015-45. Kanał broni się ekonomicznie. Mamy szansę, że przy zwiększeniu przeładunków w porcie w Elblągu do 3500 tys. zł na przestrzeni najbliższych trzydziestu lat do 2045 roku dzięki temu, że kanał będzie wybudowany, będą takie możliwości. Ekonomicznie inwestycja, przedsięwzięcie zwróci się.

Dziękuję bardzo, w tej chwili tak wygląda stan przygotowań.

Jeżeli chodzi o Komisję Europejską, w lipcu ubiegłego roku przyszedł formularz dotyczący opinii, czy jest to nadrzędny interes publiczny. Z dyrektywy siedliskowej wynika, że w przypadku gdy jest znaczące negatywne oddziaływanie (wyszło nam to z prognozy) na obszar Natura 2000, należy zasięgnąć opinii Komisji Europejskiej.

Takowa procedura jest przeprowadzana przez państwo polskie po raz pierwszy. Nie jest to więc łatwe. W Europie też jest ona przeprowadzana dosyć rzadko. Takich przypadków było kilkanaście. Obecnie dostajemy dodatkowe pytania z Komisji Europejskiej.

Moim zdaniem są one bardzo merytoryczne. Są to pytania doszczegółowiające odpowiedzi, pytania wyłącznie faktyczne i sensowne. O szczegółach pewnie jeszcze będzie chciała powiedzieć pani dyrektor.

W tej chwili pracujemy nad tym, żeby odpowiedzi były jak najbardziej dokładne, żebyśmy mieli szansę na to, żeby opinia Komisji Europejskiej była pozytywna. Istotne dla nas jest też to, żeby pewne wstępne prace rozpoczynać już w tym roku, jeżeli chcemy zrealizować program i w roku 2018 rozpocząć budowę. Mamy już rok 2016. Wszyscy państwo, którzy w Polsce zajmują się inwestycjami, wiedzą, że w dzisiejszych czasach prawie że dłużej się je przygotowuje niż realizuje. Musimy mocno zwierać szyki.

Dziękuję bardzo.

Dyrektor departamentu MGMiŻŚ Katarzyna Krzywda:

Szanowni państwo, tytułem uzupełnienia tego, co powiedziała pani dyrektor (prezentacja była bardzo szczegółowa), chciałabym powiedzieć państwu, że nasza korespondencja z Komisją Europejską odbywa się przede wszystkim na podstawie art. 6 dyrektywy siedliskowej.

Nie będę jej czytać, ale w artykule tym wyraźnie jest mowa o tym, że jeżeli nawet znaczące negatywne oddziaływanie na środowisko w odniesieniu do gatunków priorytetowych, ale mamy nadrzędny interes publiczny, jakim jest zdrowie bądź bezpieczeństwo publiczne, inwestycja może zostać zrealizowana.

Proszę państwa, dotychczas rząd polski do Komisji Europejskiej wysyłał argumenty dotyczące rozwoju regionu, bezrobocia w regionie, możliwości regionu, odciążenia portów przede wszystkim – w Gdańsku. Po raz pierwszy wysłaliśmy do Komisji argumenty

dotyczące przede wszystkim bezpieczeństwa państwa. Bezpieczeństwo państwa w tym regionie jest bardzo ważne, zwłaszcza po wydarzeniach na Ukrainie. Wiemy, co dzieje się w Kaliningradzie. NATO również przewiduje ćwiczenia w tym obszarze, traktując go jako obszar szczególnie zagrożony. Ponadto mamy jeszcze informacje o problemach, jakie są, jeżeli chodzi o utrzymanie tam przejścia granicznego, Straży Granicznej, wykonywania zadań przez Straż Graniczną. Dlatego argument bezpieczeństwa w regionie w tej chwili stał się najważniejszym argumentem, jaki przedstawiamy Komisji Europejskiej.

Tak jak powiedziała pani dyrektor, Komisja Europejska w tej chwili zadaje nam bardzo szczegółowe pytania dotyczące kompensacji, jakie Polska przewiduje. Przede wszystkim Komisja zażyczyła sobie, żebyśmy zdecydowali się na jakiś wariant i żebyśmy prezentowali Komisji wszystkie opracowania środowiskowe dotyczące wybranego wariantu, żebyśmy nie przedstawiali już projektu w czterech wariantach, nie przedstawiali wpływu na środowisko czterech wariantów.

Ostatnie pytania, jakie Komisja skierowała do Polski, dotyczyły skumulowanego oddziaływania projektu na cały obszar. Przygotowaliśmy dosyć szczegółowe odpowiedzi. Nie chciałabym teraz przedstawiać państwu szczegółów, ponieważ będzie to przedmiotem naszego spotkania ósmego.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Który z panów posłów chciałby zabrać głos?

Pan poseł Wilk a następnie – pan poseł Misiło.

Bardzo proszę.

Poseł Jerzy Wilk (PiS):

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, szanowni państwo, dla Elbląga jest to najważniejsza inwestycja, która może przywrócić szanse jego dalszego rozwoju. Miasto, które kiedyś rywalizowało z Gdańskiem o to, kto jest największym i najbogatszym miastem w Rzeczypospolitej, w tej chwili nie rozwija się, tylko powoli zwija, i to od wielu lat.

Budowa kanału żeglugowego dla nas jako elblążan jest ogromnie ważna. Po to, żeby była to wypowiedź nad podziałami, żeby nikt mi niczego nie zarzucił, powiem, że pierwszy pomysł budowy kanału żeglugowego miał Stefan Batory, król Polski, z pochodzenia Węgier, ale spolszczony. Jako pierwszy miał chęć skrócenia drogi na Bałtyk, ponieważ wtedy wojny z Gdańskiem powodowały to, że Elbląg stał się pierwszym portem Rzeczypospolitej i przez wiele lat nim był.

Nie będę już przytaczał wszystkich uzasadnień, dlaczego jest to tak ważne. Generalnie to, co powiedziała pani dyrektor, jest prawdą. W dodatku przy budowie a później – przy obsłudze zadania (ma powstać konsorcjum, które będzie zarządzało całym projektem) ma powstać około 2500 miejsc pracy. To też jest ważna rzecz, ponieważ będą to trwałe miejsca pracy.

Poza tym jak mówiono wcześniej, wszystkie porty na Zalewem Wiślanym od Krynicy Morskiej do Elbląga ożywią się. Są tam piękne mariny, tylko że w tej chwili tak naprawdę niewykorzystane. Sam miałem przyjemność w 2014 roku zaprosić żeglarzy do Elbląga. Przypłynęli żeglarze z Trójmiasta oraz Rosjanie, ponieważ żaden Duńczyk, Szwed, Norweg nie miał czasu, żeby załatwiać wizy u Rosjan z miesięcznym wyprzedzeniem po to, żeby wpłynąć na Zalew Wiślany. Ponadto w tej chwili jest to zewnętrzna granica Unii Europejskiej. Nie chodzi więc tylko o nasze sprawy jako Polski, również Unia Europejska ma zewnętrzną granicę na Zalewie Wiślanym. Za każdym razem musimy pytać Rosjan o zgodę. Niedawno byli ministrowie, którzy pytali: „po co kopać, przecież można przepłynąć", tylko że okazało się, że nie można przepłynąć, jak to ktoś powiedział: „nielzia". Często mówiono „nielzia", i to ponownie nie tak dawno. Tak więc ,dla nas jest to ogromna rzecz. Jesteśmy zadowoleni. Najważniejsze, że wreszcie jest decyzja, iż będziemy kopać.

Była mowa o profesorze Jednorale. Chciałbym jeszcze przypomnieć świętej pamięci profesora Andruszkiewicza, który brał udział w konferencji odbywającej się w 2014 roku w Elblągu. Obiecywał, że sam będzie otwierał kanał żeglugowy. Niestety nie doczekał.

Ale jest profesor Dembicki. Na sali jest pan doktor Bogdan Sedler, który również brał udział w przygotowaniach. Jest wiele osób.

Chciałbym zaznaczyć, że wśród polityków (mam nawet tutaj oryginał dokumentu) osobą, która zadecydowała o budowie kanału, był Jarosław Kaczyński, który w dniu 10 listopada 2006 roku w Elblągu podpisał dokument. Jest to zobowiązanie (jest tu jego oryginalny podpis), że w roku 2007 zabezpieczy środki. Być może bylibyśmy daleko po zakończeniu budowy kanału, gdyby nie różne opóźnienia budowy. Nie chcę niczego więcej powiedzieć. Dla nas, jako elblążan, jest to ogromna inwestycja o ogromnym znaczeniu dla całego regionu. Dlatego dziękuję panu ministrowi. Dziękuję, że takie ministerstwo w ogóle powstało. Będzie ono prowadziło inwestycję.

Jedna wątpliwość, proszę zwrócić na nią uwagę. W latach 2006-2007 kluczowym miejscem budowy kanału żeglugowego były Skowronki. Po pierwsze, inwestycja w Skowronkach była tańsza niż inwestycja w Nowym Świecie. Po prostu Mierzeja Wiślana w tym miejscu jest węższa. Wiem o ochronie środowiska, zdaję sobie sprawę z kormoranów, które są koło Kątów Rybackich. Wyspy kompensacyjne miały spowodować to, że lęgowiska ptaków zostaną przeniesione przede wszystkim na owe wyspy. Skowronki stanowiły krótszą drogę z Elbląga do portów trójmiejskich. Najdłuższą stanowią Piaski. Wydaje się, że nie ma to żadnego sensu. Czy to przez Piaski czy to przez Bałtyjsk, odległość jest ogromna, tyle że nie trzeba pokazywać paszportów. Najkrótszą odległość dają Skowronki. Nowy Świat jest znacznie droższy jako inwestycja, jest prawie dwukrotnie droższy.

Niepokoi mnie, że w ciągu kilku lat koszty tak wzrosły. Czy państwo analizowaliście (rozumiem, że przejęliście gotowe projekty), co jest powodem tego, że zmieniono lokalizację ze Skowronek na Nowy Świat?

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Miałam to szczęście, że moim wykładowcą był profesor Andruszkiewicz. Miał wiele wspaniałych pomysłów. Żałuję, że nie dałam się namówić na pisanie pracy magisterskiej o porcie w Elblągu, do dzisiaj żałuję.

Teraz pan poseł Misiło, bardzo proszę.

Poseł Piotr Misiło (N):

Jeżeli chodzi o aspekty biznesowy i merytoryczny, myślę, że prezentacja uzmysłowiła nam wszystkim, jaki jest stan faktyczny.

Jeżeli chodzi o to, co przed chwilą mówił pan poseł, wydaje mi się, że Nowy Świat też jest oczywisty. Po tym, co powiedziała pani dyrektor Stelmaszyk, nie wymaga on głębszych komentarzy. Mam pytanie do pani dyrektor. Wiem, że będzie pani chciała uciec z odpowiedzią, ale proszę się nie bać, proszę odpowiedzieć, gdyż wiem, że jest pani doświadczona i doskonale zna problematykę takich inwestycji, chociaż ta jest niezwykła, jedyna w swoim wymiarze.

Proszę powiedzieć, jak pani myśli, kiedy pierwsza jednostka będzie mogła przepłynąć kanałem, pragmatycznie, realnie? Pomijam plany, strategie. Chciałbym wiedzieć, jaki pani jako praktyka jest sposób myślenia o tym, jaki to może być okres, żebym wiedział, jak spojrzeć na to strategicznie.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Może najpierw pytania a potem będę państwa prosić o odpowiedzi.

Pan poseł Jan Klawiter.

Poseł Jan Klawiter (niez.) – spoza składu Komisji:

Mam pytanie, ponieważ nie znalazłem tego w tabelce: jakie będą roczne koszty utrzymania kanału?

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy jeszcze któryś z panów posłów?

Nie.

Bardzo proszę, pan minister i pani dyrektor. Kto pierwszy?

Panie ministrze, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Jeżeli chodzi o szczegóły, oczywiście, pani dyrektor zaraz odpowie, jak wygląda timing i założenia dotyczące budowy.

Nasz projekt z 2007 roku nie odbiegał od tego, który został dzisiaj zaprezentowany. Była to kwota 500 000 tys. zł, dzisiaj jest kwota 630 000 tys. zł plus inflacja, chociaż mamy deflację, więc faktycznie powinno to być tańsze, ale w związku z tym, że nastąpiło przesunięcie, projekt jest droższy.

Oczywiście, chcemy zadbać o wszystkie sprawy związane z ochroną środowiska i dyrektywami, żeby być w zgodzie z Komisją Europejską.

Pani dyrektor, bardzo proszę.

Zastępca dyrektora do spraw technicznych Urzędu Morskiego w Gdyni Anna Stelmaszyk-Świerczyńska:

Roczne koszty utrzymania wynoszą od 4000 tys. do 6000 tys. zł, tak to szacujemy.

Głównie są to koszty pogłębień. Trudno dokładnie ocenić, jaka to będzie kwota. W tej chwili trochę zmieniliśmy koncepcję. Chyba będziemy za tym, co zresztą sugerował pan minister Brzezicki, po prostu w ramach programu kupimy pogłębiarkę. Niemcy też przed wojną mieli pogłębiarkę, która przez cały czas pogłębiała tor do Elbląga od Cieśniny Pilawskiej. Muszę państwu uświadomić, że przed wojną ów tor miał 4,6 metra głębokości. Przywracamy więc parametry dopływu do portu, które były prawie sto lat temu. To było pierwsze pytanie.

Jeżeli chodzi o realny termin, panie pośle, myślę, że nie jesteśmy daleko od realnego terminu. Myślę, że w 2022 roku, rzeczywiście, możemy tam przepłynąć. Kilka lat temu trudniej mi było ocenić okres przygotowań niż budowę. Jeżeli w 2018 roku będziemy mieli projekt budowlany i pozwolenie na budowę, to przez trzy lata zbudujemy. Nawet gdyby były ograniczenia środowiskowe, podamy to w momencie przetargu.

Sama budowa nie będzie bardzo trudna. Trudniejszy jest wpływ. Oczywiście nie jest to budowa łatwa, bez przesady, ale zupełnie realna. Będzie łatwiejsza w porównaniu z falochronami Portu Północnego, które mamy zacząć budować za dwa lata. Jesteśmy już na etapie pozwolenia na budowę. Falochrony będziemy budować na głębokości osiemnastu metrów a tutaj będziemy operować na głębokościach trzech, czterech, pięciu metrów.

Jeżeli mogę, chciałabym jeszcze wyjaśnić różnice w kwotach pomiędzy Skowronkami i Nowym Światem. Nie jest tak, że kwoty dwukrotnie wzrosły, dlatego że przenieśliśmy się do Nowego Światu.

Po pierwsze, w pierwszym programie nie było całego toru przez Zalew Wiślany. Liczyliśmy tylko to, że budujemy sam przekop a pogłębienia toru były brane pod uwagę tylko w niewielkim stopniu, do czterech metrów. Wzrost kosztów wynika więc z tego.

Po drugie, były to koszty w ówczesnych cenach. W przeciągu dziesięciu lat inflacja wynosiła sześćdziesiąt kilka procent. A więc absolutnie nie nastąpił dwukrotny wzrost z powodu zmiany miejsca lokalizacji. Są one bardzo porównywalne. Tor do Skowronek jest trochę dłuższy, sam przekop jest trochę krótszy. Są to bardzo niewielkie różnice.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, panie senatorze, krótko.

Senator Jerzy Wcisła:

Spróbuję bardzo króciutko, niemniej chciałbym zwrócić uwagę na pięć aspektów, zmieszczę się w półtorej minuty.

Po pierwsze, chodzi o koszty w wysokości 5000 tys. zł. Mówimy o 5000 tys. zł dla toru o głębokości pięciu metrów, który ma dziewięć kilometrów długości na Zalewie Wiślanym. Alternatywę stanowi dziewięćdziesiąt kilometrów toru na Zalewie Wiślanym, który też należałoby utrzymać i pogłębić. Wówczas koszty byłyby dużo wyższe a zagrożenie ekologicznie znacznie większe, ponieważ przy dziewięćdziesięciu kilometrach jest dziesięć razy większe zagrożenie wypadkami lub katastrofami niż przy dziewięciu kilometrach.

Druga bardzo ważna rzecz, o czym mówił już pan poseł Jerzy Wilk, wiąże się z tym, że zbudowaliśmy tutaj wspaniałą infrastrukturę, najlepszą w Polsce infrastrukturę wodniacką. Pętla Żuławska została zbudowana w 2012 roku. W 2015 roku przybyło tu 100 tys. turystów. Otwarcie kanału przez Mierzeję Wiślaną otwiera Zalew Wiślany dla kolejnych turystów.

Trzecia rzecz. Spotykamy się z przedsiębiorcami z Kaliningradu. W ubiegłym roku też u nich byliśmy. Co powiedzieli? Powiedzieli: „Przewożenie 700 ton do Elbląga zaczyna być nieekonomiczne. Jeżeli będzie większa głębokość, chcemy tu wpływać jednostkami, które ważą 2 tys. ton, minimum 1500 ton. Wtedy się to opłaca”.

Czwarta rzecz, panie ministrze, złożyłem wniosek do budżetu na ten rok, żeby wybudować most w Nowakowie, niestety, wniosek ten przepadł w głosowaniach.

Po piąte, przekażę panu ministrowi książeczkę o Zalewie Wiślanym, także w kontekście kanału przez Mierzeję Wiślaną.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z gości chciałby zabrać głos?

Bardzo proszę.

Prezes Fundacji Naukowo-Technicznej „Gdańsk” Bogdan Sedler:

Dziękuję uprzejmie za udzielenie głosu, nazywam się Sedler.

Pan poseł Wilk raczył wspomnieć, że byliśmy wykonawcami pierwszego studium wykonalności z 2007 roku. Członkami zespołu byli profesorowie świętej pamięci Jednorał, Dembicki, Zadroga, kilkunastu specjalistów. Dlatego trochę dziwimy się (mówię w imieniu zespołu), że nasze studium wykonalności było aktualizowane przez Kancelarię Radców Prawnych „CIC” Danuta Pikor Michał Behnke spółka prawa cywilnego z Gdyni. W związku z tym rekomenduje się daną lokalizację, ponieważ są tam glony, nietypowe glony, jedyne na świecie.

Uważamy, że jednak mamy jakieś prawa autorskie. Cytuje się nas kompletnie bez wzmianki o tym, że opracowanie powstało, kosztowało 790 tys. zł. Żyjących profesorów, profesora Dembińskiego bądź innych kolegów należałoby zapytać o zdanie.

Takie jest nie tylko moje zdanie, ale zdanie naszego zespołu.

Dziękuję uprzejmie.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę, po lewej stronie.

Przewodniczący Pomorskiego Oddziału Regionalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej Krzysztof Michnal:

Krzysztof Michnal, Oddział Pomorski Krajowej Izby Gospodarki Morskiej.

Krótko, ponieważ czas nagli.

Chciałbym przekazać pisemne stanowisko Pomorskiego Oddziału Regionalnego Krajowej Izby Gospodarki Morskiej w sprawie budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, które zostało wypracowane na posiedzeniu wyjazdowym w Elblągu, jak też następne stanowisko wspierające w sprawie niecierpiącej zwłoki, czyli w sprawie utworzenia w Porcie Morskim Elbląg stanowiska kontroli fitosanitarnej.

Przekop jest to sprawa przyszłościowa a na dzień dzisiejszy port w Elblągu powinien funkcjonować w sposób maksymalnie sprawny.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Bardzo proszę.

Prezydent Elbląga Witold Wróblewski:

Pani przewodnicząca, panowie ministrowie, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, chciałbym serdecznie podziękować panu ministrowi i rządowi za to, że budowa kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną jest priorytetem prac rządowych.

W samorządzie jestem od ponad dwudziestu lat. Jest to temat, który przewijał się przez wszystkie strategie, praktycznie przez wszystkie okresy pracy samorządowej, w tym także przez prace samorządu województwa. Chodzi tu o jego strategiczne znaczenie nie tylko dla samego Elbląga, ale również dla całego basenu Zalewu Wiślanego, dla wielu portów, Krynicy Morskiej, Tolkmicka bądź Fromborka. Powstało wiele marin, które tak naprawdę borykają się z tym, że jest za mały ruch na terenie basenu Zalewu Wiślanego.

Chciałbym powiedzieć, że temat związany z budową kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną jest tematem kompleksowym. Układ połączeniowy dróg z mostem pontonowym w Nowakowie, który w tej chwili może się zmienił, jest kulą u nogi. Jest wiele tematów, które nas jako samorząd Elbląga bardzo mocno determinują do tego, żeby rozpocząć realizację projektu.

Szanowni państwo, była mowa o aspektach ekonomicznych. Jest również aspekt bezpieczeństwa. Jest to jedyny akwen Unii Europejskiej, do którego tak naprawdę Unia w każdym momencie nie ma dostępu. Stanowi to problem.

Jeszcze raz chciałbym serdecznie podziękować rządowi za priorytet. Będziemy wspierać wszystkie działania, które rząd będzie podejmował, żeby powstał kanał żeglugowy przez Mierzeję Wiślaną.

Bardzo dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Jeszcze jeden głos – bardzo proszę, pod filarem.

Przedstawiciel Terenowego Zespołu Rzeczoznawców w Gdańsku Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych Maciej Ludwicki:

Dzień dobry, Maciej Ludwicki.,Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Wodnych i Melioracyjnych Gdańsk.

Mam pytanie natury technicznej.

Wstępna koncepcja przekopu przez Mierzeję Wiślaną zakłada budowę od strony morza falochronów wysuniętych w morze, które przerwą naturalny transport rumowiska. W koncepcji wstępnej przeciwdziała się temu poprzez sztuczne zasilanie brzegu morskiego piaskiem, tzw. refulacją. Z podobnym rozwiązaniem mamy do czynienia w porcie we Władysławowie. Dwudziestoletnie doświadczenie wskazuje, że sztuczne zasilanie przerwanego transportu rumowiska nie przynosi trwałych rezultatów.

W związku z tym mam pytanie: jaki jest sens stosowania rozwiązań, które się nie sprawdziły.

Istnieją rozwiązania nowocześniejsze, po prostu – inne rozwiązania.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Kto z państwa zgłasza się jeszcze do głosu?

Widzę tam jedno zgłoszenie, bardzo proszę.

Zamykam listę mówców.

Honorowy prezes Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielskiej Leszek Górecki:

Dzień dobry.

Pani prezes, szanowni państwo, Szanowna Komisjo, nazywam się Leszek Górecki, honorowy przewodniczący Stowarzyszenia Kapitanów. Chciałbym się odnieść do dwóch spraw.

Po pierwsze, mój przedmówca wspomniał o ruchu rumowiska. Rzeczywiście bazując na wieloletnich doświadczeniach z Władysławowa (a z portem tym miałem do czynienia przez wiele lat) chciałbym powiedzieć, że występuje tam zjawisko zahamowania ruchu

rumowiska, co się odbija negatywnie na Półwyspie Helskim. Przypuszczam, że tutaj będziemy mieli do czynienia z tym samym, z tym tylko, że tutaj ruch rumowiska jest w odwrotnym kierunku. Niemniej uważam, że przy projektowaniu powinno się w bardzo skrupulatny sposób przeanalizować sprawę przemieszczania się rumowiska, zwłaszcza że zaraz dalej mamy Krynicę Morską. Nie wiadomo, jak to będzie wyglądało, jeżeli chodzi o utrzymanie plaż w tamtym rejonie. Jest to pierwsza sprawa.

Druga sprawa dotyczy samego kanału. Jak wspomniałem, reprezentuję stowarzyszenie kapitanów, wobec tego, jak najbardziej jesteśmy za kanałem. Oczywiście, zdajemy sobie sprawę, że w tej chwili główna argumentacja, uzasadniona argumentacja, odwołuje się do względów politycznych. Życie przed nami, wszystko się rozwija. Wierzę w to, że Elbląg rozwinie się jako miasto, jako port, być może również jako stocznia, rozwinie się także turystyka.

Z wypowiedzi pani dyrektor urzędu morskiego wynika, że całość jest planowana w perspektywie czasowej trzydziestu lat. Cała inwestycja w sensie zwrotu kosztów, przydatności, idt. jest planowana na trzydzieści lat. Wydaje mi się, że nie możemy brać pod uwagę trzydziestu lat, dlatego że po trzydziestu latach nasza gospodarka, rozwój kraju, rozwój gospodarki morskiej nie zostaną zahamowane. Wobec tego musimy brać pod uwagę dużą, odległą perspektywę. Pamiętamy, jak powstawała Gdynia, jakie były plany i jak w rezultacie port ten się rozwinął. Uważam, że to samo powinniśmy brać pod uwagę przy budowie kanału. Niewątpliwie uzależni nas od wielu aspektów politycznych z naszymi sąsiadami, ale równocześnie naprawdę da nam drugie okno na świat, jakie stanowiła Gdynia. Kanał dla Elbląga, dla Zalewu Wiślanego jest rzeczą nadzwyczaj istotną w rozwoju perspektywicznym.

Dlatego chciałbym powiedzieć, że mam pewne wątpliwości co do planowanej głębokości w kanale, a zwłaszcza w śluzie. Sam kanał oczywiście można pogłębiać tak, jak będziemy sobie życzyli. Natomiast głębokość i szerokość śluzy powinniśmy bardzo, bardzo skrupulatnie przeanalizować wraz z dużą perspektywą rozwojową.

To na tyle.

Dziękuję bardzo.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Zamknęłam listę mówców.

Pan dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni na deser.

Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni Tadeusz Hatalski:

Chciałbym tylko króciutko odnieść się do poprzedniej wypowiedzi dotyczącej innych rozwiązań, pytanie to zawisło w powietrzu. Jakoby są inne rozwiązania, które byłyby lepsze niż przekop.

W Kanale Elbląskim jest przeciąganie na platformie jachtów i małych statków. Funkcjonuje to od wielu lat. Jeżeli tutaj myśli pan o takim rozwiązaniu, jest to kwestia różnicy skali. Tam są to małe jachty, małe statki. Tutaj mają wpływać statki mające deadweight do 3 tys. ton, statki również o takim tonażu rejestrowym. Technicznie praktycznie nie jest to realizowane nigdzie na świecie.

Powstaje jeszcze jedna kwestia – jeżeli statek miałby być przeciągany przez Mierzeję Wiślaną na ogromnej platformie, musiałby zacumować na platformie. Musiałby wpłynąć do niej na pełnym morzu i zacumować. Przy dobrych warunkach pogodowych oczywiście jest to możliwe. Natomiast przy warunkach pogodowych powyżej 4 stopni w skali Beauforta jest to niemożliwe.

To tylko tyle tytułem wyjaśnienia, żeby pytanie i twierdzenie, że są jakieś inne lepsze rozwiązania, nie pozostało bez odpowiedzi.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Na koniec poproszę o kilka słów podsumowania pana ministra, bardzo proszę.

Minister gospodarki morskiej i żeglugi śródlądowej Marek Gróbarczyk:

Dziękuję bardzo.

Dziękuję za uwagi i państwa opinie.

Jak powiedziała pani dyrektor, przy jęliśmy ścieżkę dokładnej i dogłębnej współpracy z Komisją Europejską. Dlatego chcemy respektować wszystkie dyrektywy, wodną, siedliskową i pozostałe dyrektywy środowiskowe. Niemniej priorytetem dla nas jest, żeby wykonać inwestycję. Dlatego zaplanowaliśmy bardzo długi okres, jeżeli chodzi o przygotowanie projektu. Faktycznie projektowanie zajmie dłuższy czas niż rzeczywiste wykonanie inwestycji.

Dziękuję.

Przewodnicząca poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Chciałabym podziękować Komisji za posiedzenie a gościom za to, że zechcieliście państwo przybyć nawet z bardzo odległych zakątków naszego wybrzeża.

Nie będę ukrywać, nie ukrywałam, że dla nas materiałem wyjściowym, podstawą do pisania projektu zmiany, nowelizacji są państwa opinie. Tak więc skrupulatnie wszystko notowaliśmy. Już jutro niektórzy państwa wybierają się do Warszawy na konsultacje związane z ustawą dotyczącą przemysłu stoczniowego.

Ze swej strony zachęcam państwa do udziału w następnych posiedzeniach Komisji, do śledzenia naszego kalendarza tematów oraz przysyłania ewentualnych propozycji po to, żeby umieścić je w następnym półrocznym kalendarzu lub powrócić do pewnych kwestii, które tutaj omawialiśmy, do kwestii, które są. Zaznaczaliśmy wraz z panem ministrem, że wkrótce je podejmiemy.

Dziękując państwu za uwagę, chciałabym przekazać komunikat, iż w tej chwili państwa dziennikarzy zapraszamy na konferencję prasową na pierwsze piętro obok gabinetu dyrektora urzędu morskiego.

Jeszcze raz wszystkim dziękuję.